إنترناشيونال نت

INTERNATIONAL NET

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نت ديسمبر 2006 / ذو القعدة 1427
International Net December 2006 / ZuAlQedah 1427



نيويورك أسعار تبدأ من ٢٥٠٠ جنيه

السعر ساري حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٦

إسطنبول ٩٥٠ جنيه

العين / أبوظبى / الدوحة / الشارقة ١٢٠٠ جنيه

البحرين / دبى / الدمام / الرياض ١٤٠٠ جنيه

مدن أوروبا ١٦٥٠ جنيه

- الأسعار للتذكرة الشهرية ذهاب وعودة - بخلاف الضرائب والرسوم

المدينة	نيويورك	اسطنبول	ابوظبي	دبي	لندن	باريس	الرياض
الضرائب والرسوم المقررة	١٢٢٣ جم	٧٤٩ جم	٧٠٧ جم	٧١٧ جم	٩١٦ ج		

- لمزيد من المعلومات أتصل الآن: ٠٩٠٠٧٠٠٠٠ «سعر الدقيقة ٥٠ قرشاً» أو ١٧١٧ «سعر الدقيقة جنيه ،
أو بوكيلك السياحى

www.egyptair.c



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهى

سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* السيد عبد الجيد السيد (+2) 0124183204
* چيهان عبد الصمد (+2) 0126638978
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

جولة ناجحة بكل المقاييس

قام الرئيس محمد حسنى مبارك بصحبة سيدة مصر الأولى بجولة خارجية ناجحة بكل المقاييس صحب معه فيها عدداً من الوزراء المعنيين، وشملت الجولة روسيا الإتحادية والصين الشعبية وجمهورية كازاخستان، وقد تركزت محادثات الرئيس مبارك مع قادة الدول التى زارها على الجوانب الإقتصادية وأكد سيادته على أن التعاون مع هذه الدول سوف يشهد تقدماً كبيراً فى السنوات القليلة القادمة خاصة بعد ما لمس سيادته ترحيباً منها للتعاون مع مصر فى مجال الطاقة النووية السلمية الذى ستدخله مصر بشكل علمى منظم.

فى روسيا: تم بحث تطورات الأوضاع السياسية على الساحتين الإقليمية والدولية، وتركزت المباحثات على العلاقات الثنائية المصرية الروسية، وسبل دفعها فى مختلف المجالات خاصة الإقتصادية والتجارية والصناعية، وأعرب الرئيس مبارك عن ثقته فى تطوير التعاون بين مصر وروسيا فى مجال الإستخدامات السلمية للطاقة النووية وتكنولوجيا الفضاء والمعلومات والإتصالات علاوة على التعاون العسكرى القائم بين البلدين منذ أمد طويل بجانب التشاور السياسى، وقد أكد الرئيس الروسى بوتين على أن مصر تعتبر أحد شركاء روسيا البارزين ولذا سيستمر التشاور السياسى بين البلدين. وقد إلتقى الرئيس مبارك مع رؤساء الشركات الروسية الكبرى حيث تم الحديث عن إنشاء منطقة صناعية خاصة للصناعات الروسية فى مصر تبلغ مساحتها حوالى مليون متر مربع.

فى الصين: إستقبل الشعب الرئيس مبارك بالحفاوة التى أكدت العلاقة التاريخية بين الشعبين بإعتبار مصر أول دولة عربية أفريقية تعترف بجمهورية الصين الشعبية وتقيم معها علاقات دبلوماسية منذ مايو 1956، وقد جاءت زيارة الرئيس مبارك للصين تلبيته لدعوة رسمية من الرئيس الصينى هوجين تاو حيث إلتقى خلالها بكبار المسئولين الصينيين وتبادل معهم الآراء حول أهم القضايا الدولية والإقليمية ذات الإهتمام المشترك، وقد تم خلال هذه الزيارة التوقيع على عدة إتفاقيات للتعاون فى شتى المجالات تزيد قيمتها على مليارى دولار أمريكى، كما تم الإعلان فى بيان مشترك عن إتفاق مصر والصين على التعاون فى الإستخدام السلمى للطاقة النووية، وإلتقى الرئيس مبارك مع قيادات أكبر 6 شركات صينية تعمل فى مجالات النفط والغاز والطاقة والإتصالات والإلكترونيات وتكنولوجيا المعلومات ولها نشاط إستثمارى فى مصر.

فى كازاخستان: تعتبر زيارة الرئيس مبارك أول زيارة يقوم بها إلى دولة إسلامية فى آسيا الوسطى ولذا فإن الرئيس نزار باييف يعتبر مصر شريك مهم فى منطقة الشرق الأوسط والعالم العربى والإسلامى، ويقدر الدعم النشيط الذى تقوم به مصر بالنسبة لتنفيذ المبادرة الكازاخستانية الخاصة بعقد مؤتمر زعماء الأديان العالمية التقليدية. كما أنه يؤكد على ضرورة التعاون بين مصر وكازاخستان التى حققت نمو سنوى بلغ 9 % خلال الخمس سنوات الماضية.

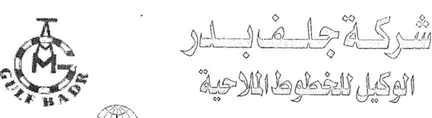
لقد كان للزيارة التى قام بها الرئيس حسنى مبارك للدول الثلاث روسيا والصين وكازاخستان أهمية كبرى خاصة فى ظل التطورات السياسية الحالية لمنطقة الشرق الأوسط، ولذا أصبح من الضرورى على البرنامج الإقتصادى المصرى إنتهاز الفرص التى أسفرت عنها هذه الزيادة، وعلى جميع المؤسسات الإقتصادية والصناعية المصرية تطوير أساليبها لإغتنام هذه الفرص المتاحة والمفيدة لكل القطاعات، وتفعيل ما تم التوصل إليه، والعمل بجد للإستفادة منها لتحقيق مستقبل أفضل.

عاصم السيد أحمد





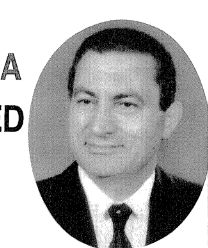
وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
ISPS
بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة
جال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق
ط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :
أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال
تادى محطة حاويات الشركة.
ير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية
تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق
إنتاجية تنافسية عالمية .
ة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى
من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
ل البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل
ة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات
رة العالية .
ط تداول الحاويات
ة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
ة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
عدات : ٧ونش رصيف عملاق .
ش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)
ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.
اط تداول البضائع
بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.
طاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
دل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .
يناء الجاف
قع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
اقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
ساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢
الميناء الجاف
DRY PORT
شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.com
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤
فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩



EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى
السيد اللواء بحرى أ.ح



جلال ياسين

بثقة القيادات السياسية
على مد خدمة سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
وذلك لما حققه سيادته من إنجازات
ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار



فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

أجندة إنترناشونال

* يبدأ الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أوئل ديسمبر الجارى جولة خليجية تشمل الكويت ودولة الإمارات العربية المتحدة والبحرين حيث يلتقى بكبار المسئولين والمستثمرين فى هذه الدول بغرض دفع العلاقات الإقتصادية وزيادة حجم التبادل التجارى وجذب مزيد من الإستثمارات .
* تستعد شركة مصر للطيران لنقل 65 ألف حاج على متن 234 رحلة إضافية ومنتظمة وذلك إعتباراً من 4 ديسمبر الجارى وحتى 24 من نفس الشهر، ويصل الفوج الأول من حجاج القرعة إلى الأراضى المقدسة على طائرات الشركة يوم 8 ديسمبر الجارى.
* يعقد بالقاهرة المنتدى الإستثمارى العربى المشترك الذى ينظمه إتحاد المستثمرات العربيات بالتعاون مع مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ومنظمة العمل العربية، وذلك فى الفترة من 3 إلى 5 ديسمبر الجارى تحت رعاية سيدة مصر الأولى سوزان مبارك.
* يعقد ملتقى القاهرة للإستثمار خلال الفترة من 10 إلى 11 ديسمبر الجارى تحت رعاية رئيس الجمهورية حسنى مبارك وبمشاركة رئيس مجلس الوزراء والوزراء، حيث سيتم تدشين العمل ببطاقة المستثمر العربى التى دعمتها جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الإقتصادية العربية، وتتيح هذه البطاقة لحاملها التمتع بميزات وتيسيرات فى التعامل مع الجهات الحكومية.
* يعقد معهد تكنولوجيا المعلومات بالهرم المؤتمر الدولى الرابع لتكنولوجيا المعلومات والإتصالات خلال الفترة من 10 - 12 ديسمبر الجارى، حيث سيتم التركيز على المعلوماتية الحيوية الطبية.
* تقام فى العاشر من ديسمبر الجارى أول دورة تدريبية بمركز التدريب الجديد التابع لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى القاهرة تحت إشراف الدكتور أحمد جويلى الأمين العام للمجلس حيث سيتم بحث موضوع حقوق الملكية الفكرية وآثارها على الإستثمار والتجارة فى العالم العربى.
* تستمر المرحلة الحالية والأخيرة لتعداد السكان فى جمهورية مصر العربية حتى 11 ديسمبر الجارى، وقد أعد الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء 24 مليون إستمارة إحصاء لهذه المهمة إشترك فى تصميمها كل جهات الإختصاص فى مصر.
* يقام بالتنسيق بين محافظة جنوب سيناء والمجلس القومى للشباب ووزارة السياحة وحركة سوزان مبارك . ماراثون المشى الدولى بمدينة شرم الشيخ فى 12 ديسمبر الجارى، ويشارك فى الماراثون 35 دولة والقناصل الفخرية للدول الأوروبية، وتتقدم سيدة مصر الأولى سوزان مبارك هذا الماراثون.
* يقام بينالى القاهرة الدولى العاشر للفنون التشكيلية يوم 12 ديسمبر الجارى، ويشترك فيه 58 دولة عربية وأجنبية، ويرأس لجنة التحكم الدولية للبينالى الإيطالى ماركو فالورا مدير المتحف القومى للفن الحديث بروما، وعضوية 4 رؤساء متاحف الفن الحديث.
* حددت ليبيا نهاية شهر ديسمبر الجارى آخر موعد لتقديم جميع وزرائها الحاليين والسابقين وكبار مسئولى الجمهورية إقرارات عن ممتلكاتهم ودخولهم تشمل الدخل السنوى والأصول التى تخصهم وأية نشاطات إقتصادية.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر سبتمبر 2006

البيـان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	19730	59300	5757	25116	1223	0	111126
مغادرة	0	28707	128282	5764	55459	753	4600	223565
الإجمالى	0	48437	187582	11521	80575	1976	4600	334691

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال سبتمبر 2006

البيـان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	115	49	11	30	19	33	11	27	10	0	0	305
سفن صب جاف	0	0	26	1	2	1	1	3	3	0	3	0	0	40
سفن صب سائل	0	0	14	3	0	0	1	26	0	0	3	0	0	47
حاويات	0	0	85	88	90	0	3	1	21	0	3	0	0	291
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	21	0	0	1	0	0	68	76	15	159	340
اخرى	0	0	0	303	0	0	0	1	0	2	0	0	0	306
إجمالى عام	0	0	240	465	103	31	25	64	35	97	95	15	159	1329

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

حركة الموانى المصرية خلال شهر سبتمبر 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال سبتمبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	مشتقات بترولية	أسمدة	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	143.32	425.83	75.02	0.27	-	46.33	690.77	47.20	176.92	914.89	240
بورسعيد	0.02	62.71	8.70	0.63	-	-	72.06	82.94	272.34	427.34	467
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	13.65	640.33	653.98	103
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
السويس	10.36	22.82	-	2.53	-	-	35.71	-	-	35.71	25
الأدبية	160.8	15.2	-	-	-	104.23	280.23	2.83	-	283.06	64
سفاجا	0.82	51.57	31.56	2.73	-	27.50	114.18	-	-	114.18	95
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
نويبع	7.44	6.03	-	0.42	0.45	0.49	14.83	-	-	14.83	159
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	111.19	48.23	159.42	35
الإجمالى	322.76	584.16	115.28	6.58	0.45	178.55	1207.78	257.81	1137.82	2603.41	1225

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

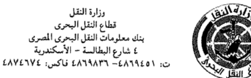
بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال سبتمبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	مشتقات بترولية	أسمدة	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	-	-	-	-	-	-	-	44.16	208.99	253.15	236
بورسعيد	3.44	1.88	17.07	12.49	-	-	34.88	46.61	271.83	393.32	467
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	39.97	595.98	635.95	103
العريش	-	-	124.08	-	-	-	124.08	-	-	124.08	31
السويس	7.64	53.21	2.97	2.05	-	-	65.87	0.21	-	66.08	25
الأدبية	51	1.32	59.77	0.09	12.18	-	124.36	4.10	-	128.46	64
سفاجا	2.44	12.17	52.1	0.28	-	-	66.99	-	-	66.99	95
الحمراوين	-	-	70.90	-	-	-	70.90	-	-	70.90	4
أبو الغصون	-	-	17.04	-	-	-	17.04	-	-	17.04	2
نويبع	29.73	3.46	1.69	1.07	-	0.73	36.68	-	-	36.68	159
السخنة	10.03	-	78.04	-	-	-	88.07	74.86	0.36	163.29	35
الإجمالى	104.28	72.04	423.66	15.98	12.18	0.73	628.87	249.91	1077.16	1955.94	1221

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال سبتمبر 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	4419	4799	9218	24288	26090	50378	59596
بورسعيد (غرب)	8603	10500	19103	30408	28225	58633	77736
شرق بورسعيد	2112	3336	5448	73673	66606	140279	145727
السويس		1	1			0	1
الأدبية	237	432	669			0	669
السخنة	10998	15573	26571	3195	82	5277	31848
الأجمالى	26369	34641	61010	133564	121003	254567	315577



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء



نظرة إلى موانى المستقبل

د. إسماعيل مبارك

أستاذ(غير متفرغ) كلية الهندسة جامعة القاهرة

ذكرنا فى العدد السابق خصخصة الموانى المصرية بين التأييد والتنديد مشاكل تطوير الموانى وأن تجارب الماضى أثبتت أن أداء القطاع العام اتسم بطابع الاحتكار وقلة المنافسة ونستكمل فى هذا العدد بقية الموضوع. إن قطاع النقل البحرى فى العالم بوجه عام وفى آسيا على الخصوص شهد نمواً كبيراً فى سعة السفن مما جعلها تعمل بكفاءة. ويعد السبب فى هذا النمو هو الاستثمارات الضخمة فى البنية الأساسية والتى تم تمويلها محليا ومن وكالات عالمية مختلفة. تلك الاستثمارات وبرامج الدعم أثمرت عن تطورات ملحوظة فى أكبر الموانى والخطوط الملاحية. فقد تزعمت العديد من الموانى الآسيوية والخطوط الملاحية هذه الصناعة وأصبحت رائدة فى هذا المجال عالميا تقدم العون والتدريب للآخرين. وبالرغم من هذا التطور المؤثر، باتت النتائج غير مثالية حيث مازالت بعض هذه الموانى تعانى من التكدس، الإنتاج الضئيل وتدهور الأصول. أيضا، فإن مشروعات التنمية على الرغم من مقارنتها بالتنمية فى البنية الأساسية أظهرت نتائج متفاوتة للغاية. ومع هذا التنوع والاختلاف فى الخبرة من النجاح المتميز إلى الإنجاز الضعيف يتوفر لنا المعلومات والتجارب العملية الكافية لتحديد العوامل النسبية والتى قد تؤدى إلى النجاح أو الفشل.

إن العوامل التى تؤثر على النجاح أو الفشل فى استراتيجية تطوير الميناء يمكن تقسيمها إلى عاملين أساسين: (أ) العوامل العامة: والتى تغطى الخدمات المالية وتوافرها، المعلومات والتى تحتوى على التبادل الالكترونى للبيانات (EDI)، ظهير البنية الأساسية ومدى كفايتها لتصبح الاحتياطى لخدمات الميناء المطلوبة. (ب) الموضوعات والعوامل القانونية، والتى تتضمن نوع تنظيم الميناء ودرجة استقلاليته، نمطه التجارى، كفاءته وحريته فى إتخاذ القرارات للرد على متطلبات العملاء وقوة السوق. إن الرسالة الأساسية والتى يهدف إليها هذا التحليل قد أصبحت أكثر وضوحاً ألا وهى: أن جميع الموانى يجب أن تكون أكثر إستجابة لمتطلبات المستخدم لخدمات الجودة بما فيها من انتقال الشحنات وتخفيض إجمالى تكاليف خدمات النقل. إن الموانى التى تفشل فى الاستجابة تعانى نسبياً من فقدان التجارة، وبالتالى فإن المنظور الإقتصادى للظهير يصبح أسوأ. وهناك رسالة أخرى وهى الحاجة لمنح الموانى القدرة القانونية للاستجابة بفاعلية لديناميكية تغيير نماذج الشحن، والقدرة على اتخاذ القرارات الاستراتيجية وما يتعلق بها من مخاطرات العمل لتأسيس العمل المناسب لها لتتبناه بكل ما فيه من نقاط قوة وضعف.

إن الطرق السائدة لإدارة الموانى تعتبر من أخطر المشكلات، حيث أنه فى معظم موانى الدول النامية تقوم الحكومة بتعيين الرؤساء التنفيذيين مما يمنح الميناء مؤيد فعال فى الحكومة والذى غالبا ما يفتقر إلى الاقتراب من مفاهيم العمل. فأغلب هذه الموانى تتم إدارتها مثل البيروقراطية الحكومية بما فيها من الالتزام بمتطلبات الوظيفة المعروفة والإجراءات الصارمة بالإضافة إلى مركزية اتخاذ القرارات. علاوة على ذلك، فإن معظم الموانى فى الدول النامية لديها أهداف مختلطة مثل زيادة الربح وأن تصبح مصدر لجيل من التوظيف وفى نفس الوقت يجب أن ترضى أهواء السياسيين ممن لديهم النفوذ. وتكون النتيجة فى أغلب الأحوال هى منظمة ضعيفة وصارمة غير محددة الأهداف وبدون بيان أدائى ، تفتقر إلى إدارة فعالة لعمليات الميناء وعدم الوصل بين إدارة الميناء، مكتب العمليات، ومستخدمى الميناء. إن معظم هذه الموانى العامة تحتاج إلى نظام تسويقى لديها يمكنها من تحديد متطلبات المستخدمين كما تساعدهم فى عمل تنظيم فعال لخدمات متكاملة، متعددة الوسائط، ولخدمات السفن.

استراتيجية تطوير الميناء

أخذت استراتيجية تطوير الميناء دوراً واضحاً ومختلفاً نظراً لضخامة الاستثمارات المطلوبة لتنمية الميناء ولكى تلحق بالاتجاهات العالمية فى تصميم السفن وإعداد الحاويات ومعدات نقل البضائع والتحكم فيها. فقد أصبح من الضرورى أن يتم تشغيل الموانى تشغيلاً تجارياً وأن تزيل القيود عن خدمات الميناء. إن أهداف الإدارة وسعة الموانى لم يعد يحددها النقل الداخلى والاعتبارات المحلية الأخرى فقط. ولكن أصبح تصميم الميناء يتأثر بالحاجة إلى خدمة البضائع المحواة والسفن ذات الخلايا الكبيرة إن اختلاط نقل البضائع المحواة المحلية والمسافة قد خلق مشاكل إدارة جديدة لنقل البضائع والتى تملى بضرورة وجود إستراتيجية الميناء تستجيب للتطورات التكنولوجية والقوى الخارجية.

فى العقد الأخير، حاولت العديد من الدول تطبيق مختلف الاستراتيجيات لتنمية الموانى ومنها: التجارية (Commercialization) ، الليبرالية (Liberalization)، تحديث وخصخصة إدارة الموانى (Privatization). أعطت الإستراتيچية التجارية للإدارة التحكم الشامل فى جميع القرارات المتعلقة بعمليات الموانى والإدارة وعلى ذلك مثل الصناعات الخاصة، فإن مثل هذه الأعمال تجعل الإدارة هى المسئولة عن الأداء. بينما تعطى الإستراتيچية الليبرالية الحق لإدارة الموانى فى أن تعمل وتستخدم القطاع الخاص وتعمل على نفس أسسه بما فى ذلك تعظيم المنافسة. تحديث إدارة الموانى يشمل أعمال تحسين أداء المنظمة بدون الخضوع إلى أية تغيرات قانونية كبيرة مثل التجارية، الليبرالية، والخصخصة .

الخصخصة وهى الإستراتيچية الأكثر إثارة للجدل فى الوقت الحالى وهى عبارة عن نقل الأصول المملوكة للدولة إلى ملكية خاصة تتعهد بمباشرتها وتكون مسئولة عنها مسئولية قانونية كاملة كما تأخذ على عاتقها مسئولية (التحكم، الإدارة، والتمويل) وتكون الخصخصة أيضا عندما تسمح الدولة للقطاع الخاص بنقل البضائع وتوفير الخدمات والتى كانت تحتكرها الدولة حتى ذلك الحين. والأصول المملوكة للدولة قد تكون تنقل أو لا تنقل وبالرغم من ذلك فإن الدولة فى السوق الإقتصادى ربما تكون مجبرة على نقل الأصول إلى القطاع الخاص وأن تترك النشاط بالكامل تحت ضغوط الموارد والمنافسة فى السوق. جميع الإستراتيچيات السابقة تم تجربتها فى العديد من الدول ولم تحرز إلا نجاحاً ضئيلاً. أما إندماج الخصخصة مع الليبرالية فقد كان يحقق نجاحاً فى معظم الأحوال.

صناعة النقل البحرى:

تطورت صناعة السفن بمعدل سريع فى الماضى حيث زاد حجم شركات نقل البضائع الصب والسائلة فى الميزان الإقتصادى ومن ناحية أخرى فإن حصص التأمين المرتفعة وكذا الخسائر الهائلة الناجمة عن الحوادث كانت تمثل عقبة أمام حجم أسطول سفن الصب. لتصبح صناعة النقل البحرى هى الصناعة الأسرع نموا بداية من خطوط النقل Liner وسفن الروافد من وإلى الموانى المحورية والموانى التتابعية أصبحت المنافسة شديدة بين خطوط الشحن ولكنها فى الوقت نفسه لمصلحة المستخدم. أملين عدم ظهور أى تنظيم إحتكارى ولكنها بالتأكيد تسير فى هذا الإتجاه

تركزت أنشطة صناعة شحن الحاويات فى السنين الأخيرة على تأسيس تحالفات مختلفة وإتفاقيات الإتحادات. وقلما نجد فترة مثل الماضية تتضمن الأسماء الكبيرة فى تجارة الحاويات. تحالف MEGA لتجارة الشرق الأقصى - أوروبا إحتل الصدارة مع خطوط Nedlloyd. (MOL) Mitsui - OSK ومنظمة الخطوط الدولية الماليزية (MISC) والخطوط الرئاسية الأمريكية (APL) كشركاء من مارس 1995 وبحلول عام 1996 إنضم إلى تلك المجموعة الخط الملاحى لهونج كونج، وخط عبر البحار الشرقية للشحن (OOCL) . وقد اتخذ مؤخراً قراراً من قبل خط ال K. Line والـ Yangmingبإقامة شراكة لتجارة الشرق الأقصى أوروبا وتجارة عبر الأطلسى . وقد بدأ أيضاً الخط الملاحى اليابانى Nippon Yosen Kaisha (NYK) فى تنفيذ إتفاقيته الجديدة مع Happag - Llyod فى شهر مارس على طرق الشرق الأقصى - أوروبا وتبنى بذلك شراكة ناجحة فى تجارة عبر الأطلسى والشرق الأقصى - الساحل الشرقى لأمريكا. وبحلول يناير 1996. إنضم الخط السنغافورى Neputne Orient Line (NOL) إلى هذه الأسماء الكبرى . وتتكاثر الأحاديث حول إمكانية انضمام شركة الإتحاد العربى للشحن (UASC) أو شراكة الـ P & O والـ Maersk إلى هذا الإتحاد. وبداية من 12 أبريل 1995، هناك 64 سفينة حاويات جاهزة بسعة 4000 TEU (وحدة مساوية لعشرون قدم) وأكثر (متضمنة 11 سفينة بأكثر من 5000 TEU (وحدة مساوية لعشرون قدم) بإجمالى سعة تبلغ حوالى 300.000 TEU (وحدة مساوية لعشرون قدم) وهذا يشير إلى أن سفن الحاويات لازالت تنمو. وإلى الآن مازالت هذه التحالفات وغيرها مستمرة حيث أنها تهدف إلى تخفيض تكاليف النقل البحرى وزيادة القدرة على المنافسة.

الخطوات البطيئة لتطوير الميناء

الموانى بوجه عام، فيما عدا القليل من الموانى الكبيرة ظلت تصارع من أجل اللحاق بالتطور فى صناعة النقل البحرى ولكنها تراجعت للوراء سواء فى تدبير البنية الأساسية اللازمة أو فى تحسين كفاءة إدارة الميناء وتشغيله. إن الخطوات البطيئة للتطور يجب أن نبادر بتوجيه الاهتمام إليها ويكون ذلك عن طريق تبنى الاستراتيجيات المناسبة والعملية والتى يمكن تنفيذها فى ظل قيود كل دولة. إن الموانى التى لن تستطيع أن تواكب التطور السريع لن يعتد بها بالإضافة إلى الخسارة التى تعود بها على اقتصاد بلادها.

إستراتيجيات مستقبل تطوير الميناء

مع ظهور التحالفات الجديدة فى تجارة الشحن، والتى سوف تؤدى فى أخر الأمر إلى عقد اتفاقيات مع موانى معينة محورية والتى تم تطويرها لخدمة الشحن وصناعة النقل البحرى . سوف يتم اختيار الموانى المحورية من قبل الخطوط الملاحية لكى تضاعف أرباحها وتظل الموانى التتابعية ثابتة. التحالفات المستقبلية لاتحادات الشحن سوف تتجه إلى تأسيس الخطوط العريضة لاتفاقاتهم مع الموانى المحورية والتتابعية. أيضاً فإن سفن الروافد سوف تزيد، بما يقلل المخاطر وبالتالى التكلفة. وسوف يكون من الصعب على سفن الروافد العادية أن تتنافس مع هذا الاتجاه. وسوف يمتد أيضاً نشاط الموانى المحورية والتتابعية لتشمل سفن بضائع الصب الجاف. وتقوم سنغافورة بذلك حاليا وسوف تمتد إلى موانى أخرى . أما عن توحيد البضائع وخاصة الحاويات، فسوف تسود أى استراتيجية لديها كفاءة ويكون هدفها الأول هو انخفاض التكلفة.

تأثير اتفاقية الجات (GATT)

بقدوم إتفاقية الجات (الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجمركية) فى السنوات القليلة القادمة فإنه من المحتمل أن يكون هناك اختلافا كبيراً فى زيادة كمية البضائع التى تحملها السفن والتى يتم تداولها فى الموانى ، سوف تنتقل مراكز التوزيع من أماكن الصناعة إلى مواقع أخرى لسهولة التوزيع والذى يتطلب السرعة وجودة الشحن وأيضاً المناولة فى الميناء . وينطبق ذلك على قطع الغيار والمخازن والتى يمكن أن تكون إقليمية لنفس الأغراض إلى جانب تقليل قائمة المخزون فى مواقع التشغيل والتى تسهم فى تقليل التكلفة.

المنافسة والاتحادات العالمية الجديدة

إن مستقبل قطاع النقل البحرى من المتوقع أن يزيد المنافسة وأن يقوم بتشجيع الاتحادات العالمية على إمكانية تقليل مخاطر الأسواق المنافسة. وبالرغم من ذلك، فإنه يجب على الجميع توخى الحذر لعدم دخول أى احتكارات لهذا القطاع. تناشد الاتفاقيات الدولية دراسة هذا الموضوع ولكن القوانين السائدة فى الوقت الحالى قد تكون غير كافية وتحتاج إلى مقاييس أخرى إضافية.

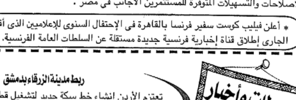




باريس تستضيف إجتماع وندوة عن مصر

صرح حسن بهنام، مدير المكتب الإقليمي لوكالة يوبيفرانس بأن أول اجتماع للمجلس الرئاسي المصرى – الفرنسى المكون من 20 رجل أعمال مصرى و20 فرنسى عقد يوم 9 نوفمبر الماضى فى باريس بمشاركة المهندس رشيد محمد رشيد، وزير التجارة والصناعة وكريستين لاجارد، وزيرة التجارة الخارجية الفرنسية ولوران بادو المستشار الاقتصادى الفرنسى فى القاهرة.

وأضاف بهنام أن هذا المجلس تكوّن خلال زيارة الرئيس جاك شيراك إلى القاهرة فى تاريخ 20 أبريل الماضى بهدف تدعيم العلاقات الاقتصادية بين مصر وفرنسا وفتح السوق الفرنسى أمام الصادرات المصرية وجذب مزيد من الإستثمارات الفرنسية إلى مصر.



كما أعلن حسن بهنام أن يوم الجمعة 10 نوفمبر عقدت ندوة حول الاقتصاد المصرى فى غرفة التجارة والصناعة الفرنسية فى باريس برئاسة الوزير رشيد محمد رشيد وعدد كبير من رجال الأعمال المصريين والفرنسيين فى مجالات مختلفة من التجارة والصناعة بهدف تنشيط العلاقات التجارية بين البلدين وشرح فرص الاستثمار فى مصر كما تم بحث عن نتائج الاصلاحات والتسهيلات المتوفرة للمستثمرين الأجانب فى مصر .

تعاون مصرى - فرنسى فى تنظيم المعارض

كما صرح سيادته أنه تم توقيع على بروتوكول تعاون بين السيد / أحمد الوكيل، رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية ومكتب تمثيل المعارض الفرنسية فى مصر فى الشهر الماضى فى مقر القنصلية الفرنسية بالإسكندرية.

وبناءًا على هذا البروتوكول، سيكون هناك تعاون بين غرفة التجارة المصرية بالإسكندرية، ومكتب تمثيل المعارض الفرنسية لتنظيم معارض فى عدة دول العالم بهدف عرض المنتجات المصرية المختلفة فى الأسواق العالمية.

* أعلن فيليب كوست سفير فرنسا بالقاهرة فى الإحتفال السنوى للإعلاميين الذى أقيم بمقر السفارة بالجيزة بأنه سيتم فى 6 ديسمبر الجارى إطلاق قناة إخبارية فرنسية جديدة مستقلة عن السلطات العامة الفرنسية.

محطات وأخبار

ربط مدينة الزرقاء بدمشق

تعتزم الأردن إنشاء خط سكة حديد لتشغيل قطار سريع بين مدينتى الزرقاء الأردنية ودمشق بطول 88 كيلو متر، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى 20 مليون دولار.

برنامج مركز البنية والتنمية

إختيرت الإسكندرية ضمن 9 مدن على مستوى العالم لتنفيذ برنامج مركز البنية والتنمية للإقليم العربى وأوروبا (سيدارى)، وذلك لإحداث تغيير جذرى فى الإدارة المتكاملة للمياه الحضرية، وقد حضرت ورشة العمل الخاصة بذلك الدكتورة نادية مكرم عبيد المدير التنفيذى للمركز وكارل براون المدير الإقليمى له، وقد صرح عادل لبيب محافظ الإسكندرية بأن البرنامج يموله الإتحاد الأوروبى، وسينفذ من خلال وضع خطة حضرية للمياه.

خطورة ظاهرة الاحتباس الحرارى

قام مكتب رئاسة الوزراء البريطانى ووزارة المالية اشتراكا مع نيكولاس ستيرن الرئيس الأسبق للبنك الدولى بإعداد تقرير أظهر فشل الحكومات فى إتخاذ موقف حاسم للحد من ظاهرة الإحتباس الحرارى خلال العقد القادم مما قد يكلف العالم خسائر تصل إلى 7 مليارات دولار، بجانب تحويل 200 مليون شخص حول العالم إلى لاجئين بسبب الجفاف والفيضانات، كما أن إرتفاع درجة حرارة الكوكب ستؤدى إلى ارتفاع منسوب البحار لمدة قرن كامل مما سيكلف العالم حوالى 184 مليار دولار لمكافحة تأثير ظاهرة الإحتباس الحرارى، ولذا فإن الأمر يستدعى إتخاذ موقف دولى موحد لمحاربة هذه الظاهرة التى يؤكد العلماء أنها السبب الرئيسى وراء إرتفاع درجات حرارة الأرض.

الهند ثالث دولة إقتصاديا

توقع البنك الدولى – بعد التقدم الهائل الذى حققته الهند خلال السنوات الأخيرة، واحتفاظها بمعدلات نمو عالية – أن تصبح بحلول عام 2025 ثالث أكبر اقتصاد فى العالم بعد الصين والولايات المتحدة، وقد قدم البنك مليار دولار لتمويل 6 مشاريع تنموية ضخمة فى الولاية الواقعة جنوب شرق البلاد تتضمن برامج للحد من الفقر، وإنشاء طرق سريعة وريفية ومشاريع للرى والطاقة والتعليم الفنى والهندسى .

البنية الأساسية العراقية

إجتمع مسئولى الدول المانحة والأمم المتحدة بالكويت حيث تم بحث جهود إعادة بناء البنية الأساسية العراقية، وقد صرح على الدباغ المتحدث باسم الحكومة العراقية بأن العراق يحتاج إلى حوالى 100 مليار دولار خلال السنوات الأربع أو الخمس المقبلة لإعادة بناء البنية الأساسية.

تفعيل أوجه التعاون المائى

تقوم وزارة الرى والموارد المائية المصرية بتفعيل أوجه التعاون مع كل من الإتحاد الأوروبى وهيئة كير الدولية لتنفيذ مشروع المشاركة فى إدارة الموارد المائية «أمباروز»، وذلك فى ضوء إستراتيجية متكاملة تهدف إلى تحقيق المشاركة الوطنية بين كل الجهات والهيئات الحكومية وغير الحكومية ومنظمات المجتمع المدنى المعنية بقطاع المياه على المستوى القومى ، وتقديم الدعم اللازم لها لتمكينها من القيام بدورها الرائد ، والنهوض بمختلف القضايا والتحديات التى تواجه الإدارة المتكاملة للموارد المائية، والمساهمة فى تفعيل آلية المشاركة الإيجابية بين جميع مستخدمى المياه وتطبيق مبادئ اللامركزية فى إتخاذ القرار والاستفادة الكاملة من كل الموارد المائية.

السياحة فى بريطانيا

قام المجلس العالمى للسياحى والسفر بعمل دراسة أكدت أن بريطانيا تعتبر سادس أكبر دولة سياحية فى العالم حيث تمثل السياحة 9.4% من الناتج المحلى الإجمالى البريطانى ، كما أنها تساهم فى تشغيل 2.6 مليون شخص، وتتوقع الدراسة نمو صناعة السياحة فى بريطانيا خلال العام الجارى بنسبة 4.9%، وقد أشار جان كلود باماجارتن رئيس المجلس العالمى للسياحة والسفر إلى أن تنظيم مدينة لندن لدورة الألعاب الأولمبية عام 2012 سيعطى دفعة كبيرة للسياحة فى بريطانيا.

الفائض التجارى الصينى

أعلن ياورجينجيوان رئيس المكتب الوطنى الصينى للإحصائيات أن الصين ستحقق فائضاً تجارياً بحلول نهاية العام الجارى 2006 يصل إلى 150 مليار دولار مما سيزيد إحتياطى النقد الأجنبى إلى حوالى تريليون دولار.

عام "مصر ألمانيا للعلم"

تقرير بدء الإحتفال بعام "مصر ألمانيا للعلم" أول يناير القادم، ويشهد هذا الإحتفال العديد من أوجة التبادل الثقافى والعلمى من الجانبين، وقد صرح برندت أريل سفير ألمانيا بالقاهرة أن هذا الإحتفال سيتزامن مع رئاسة ألمانيا للدوره المقبلة للإتحاد الأوروبى، كما أنه سيشهد إمكان تحقيق تعاون فى المجال التكنولوچى التى تحتاجه مصر لتطوير منتجاتها لمواجهة المنافسة، وأكد السفير على أهمية تركيز مصر على المجال السياحى لأنها تتمتع بأجواء وشواطئ وآثار لا مثيل لها.

البكتريا تغزو المحمول

أكد الدكتور تشارلز جيربا أستاذ الميكروبيولوچى بجامعة أيزونا على أن التليفون المحمول غارق فى البكتريا، ويتضاعف عدد هذه البكتريا من مكان لآخر، علاوة على وجود حشرتين تسببان العدوى الجلدية، وحذر تشارلز من تبادل الهواتف المحمولة، ونصح بتنظيف المحمول بإستمرار بمناشف معقمة لقتل تلك البكتريا.

مقر للاتحاد الغرف التجارية

تم التوقيع بين مصر والاتحاد الأفريقى للغرف التجارية والصناعية على الإتفاقية الخاصة بإنشاء مقراً لاتحاد الغرف التجارية الأفريقية بالقاهرة، وذلك بحضور المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة وسفراء جميع الدول الأفريقية بالقاهرة، وقد أكد الوزير على أهمية التعاون بين الدول الأفريقية لخدمة التنمية فى هذه الدول، ومساندة مصر لمثل هذه التجمعات الاقتصادية لدعم مجالات التعاون الاقتصادى .

الربط الكهربائى بين مصر والسعودية

بدأت مصر والسعودية دراسة مشروع الربط الكهربائى بين البلدين، وقد صرح الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة المصرى بأن هذه الدراسة تشمل البدائل المتاحة بطرق الربط الكهربائى والجدوى الفنية والإقتصادية منها، واختيار أنسب مسار لخطوط الربط، وإعداد التوصيات الخاصة بطرق التنفيذ، كما أن التكامل بين الشبكات الكهربائية بين مصر والسعودية يؤدى إلى خلق سوق عربية مشتركة للكهرباء حيث ترتبط مصر بسوريا والأردن وليبيا وتونس والجزائر والمغرب.







اجتماع مجلس وزراء النقل العرب

1 - 2 نوفمبر 2006

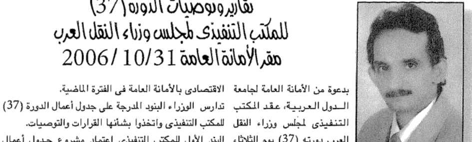
تغطية / ممدوح سلطان

مسئول الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

- **مناقشة قرارات القمة العربية بشأن قطاع النقل البرى والبحرى والجوى والنقل العربى**
- **مناقشة مذكرة الاتحاد العربى للناقلين البحريين لمواجهة العدوان الاسرائيلى على قطاع النقل اللبنانى**
- **خسائر قطاع النقل اللبنانى تقدر بنحو 404 مليون دولار، واتصالات عاجلة مع الحكومة اللبنانية لمعرفة الاحتياجات العاجلة فى مختلف القطاعات.**


الأستاذ/ عمرو موسى


مهندس/ محمد لطفى منصور



تقارير وتوصيات الدورة (37) للمكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب مقر الأمانة العامة 2006/10/31

بدعوة من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، عقد المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب دورته (37) يوم الثلاثاء الموافق 31 / 10 /2006 بمقر الأمانة العامة بالقاهرة.

افتتح الاجتماع معالى المهندس/ محمد لطفى منصور، وزير النقل بجمهورية مصر العربية، رئيس المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب وعضوية كل من:

* معالى الأستاذ/ محمد مغاورى وزير النقل بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
* معالى الدكتور/ جباره بن عبد الرحمن مصرى وزير النقل بالمملكة العربية السعودية.
* معالى الدكتور / يعرب سليمان بدر وزير النقل بالجمهورية العربية السورية.
* معالى الدكتورة / معصومة صالح المبارك - وزيرة المواصلات بدولة الكويت.

وبمشاركة كل من:

* سعادة اللواء بحرى / عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية.
* سعادة المهندس/ إبراهيم بنعمر - مستشار المدير العام - الهيئة العربية للطيران المدنى

إضافة إلى وفد الأمانة للجامعة برئاسة سعادة الأستاذ/ كمال سنادة مدير إدارة التجارة والتنمية.

وفى بداية الإجتماع ألقى معالى المهندس محمد لطفى منصور - وزير النقل بجمهورية مصر العربية رئيس المكتب التنفيذى كلمة رحب فيها بأصحاب المعالى الوزراء أعضاء المكتب التنفيذى والوفود المرافقة كما رحب معاليه فى كلمته بمعالى الدكتورة معصومة صالح المبارك - وزيرة المواصلات بدولة الكويت والتى تشارك لأول مرة.

كما وجه المكتب شكره إلى معالى الوزراء أعضاء المكتب التنفيذى .

قرر المكتب التنفيذى إرسال برقية شكر إلى الأستاذ عبد الرحمن السحيبانى الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية السابق على جهوده المخلصة التى بذلها فى القطاع الاقتصادى بالأمانة العامة فى الفترة الماضية.

تدارس الوزراء البنود المدرجة على جدول أعمال الدورة (37) للمكتب التنفيذى واتخذوا بشأنها القرارات والتوصيات.

البند الأول للمكتب التنفيذى إعتماد مشروع جدول أعمال الدورة (18) لمجلس وزراء النقل العرب، إن المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى دور إنعقاده (37) بعد اطلاعه علي مشروع جدول أعمال الدورة (19) للمجلس.

تقرر

الموافقة على مشروع جدول أعمال الدورة (19) لمجلس وزراء النقل العرب ورفعه إلى المجلس على النحو التالى يومى الأول والثانى من نوفمبر واضعاً نصب عينيه مشروعا لجدول أعمال مكثف اشتمل على عشرة بنود كان أهمها:

البند الأول:

قرارات القمة العربية (18) الخرطوم مارس 2006 بشأن النقل:

1- تعزيز قطاع النقل العربى
2- دراسة تقييم وتطوير مجلس وزراء النقل العرب.

البند الثانى: مواجهة آثار العدوان الاسرائيلى على قطاع النقل اللبنانى

البند الثالث: إستكمال الربط العربى (موضوع للعرض على القمة القادمة (19).

البند الرابع: موضوعات النقل العربى

1- قرار مجلس الجامعة بشأن الإتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين البلدان العربية وغيرها.
2- مراجعة المعايير التصميمية الهندسية لمحاور الطرق الرئيسية بين الدول العربية وتوحيد الأوزان والحمولات المحورية للمركبات على الطريق بين الدول العربية.
3- التشريعات العربية المنظمة لنقل المواد الخطرة براً.
4- قاعدة بيانات السلامة الطرقية.
5- مقترح الجمهورية الفرنسية بإنضمام الدول العربية إلى الإتفاقية الدولية لتسهيل وتوحيد إجراءات النقل الدولى.

البند الخامس النقل البحرى

تقرير الأمانة الفنية للنقل البحرى

1- الموضوعات المعروضة على المنظمة البحرية الدولية (1885)
2- إنشاء موقع لتلاقى الشاحنين والناقلين العرب لإستغلال الفراغات المتاحة على السفن العربية
3- إعتماد دراسات فى مجال النقل البحرى

أ- العوامل المؤثرة فى تطوير وتحديث الموانى البحرية العربية
ب- خريطة لمنظومة النقل متعدد الوسائط فى المنطقة العربية

4- تشجيع مبادرات القطاع الخاص لإنشاء هيئات عربية لتصنيف السفن.
5- ملاحظات الدول حول مذكرة التفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية.
6- مواجهة أعمال القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية

النقل الجوى

البند السادس:

تقرير الهيئة العربية للطيران المدنى

1- إتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية وإتفاق بشأن آلية التفاوض الجماعى العربى فى مجال النقل الجوى.
2- برنامج فتح الأجواء بين الدول العربية.
3- برامج التطوير والدعم الفنى اللازم لأمن الطيران بالدول العربية.

البند السابع: النقل متعدد الوسائط

البند الثامن: متابعة القرارات الأخرى للدورة (18) لمجلس وزراء النقل العرب

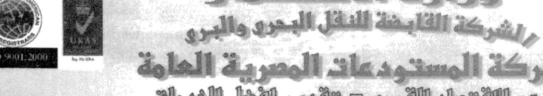
1- تقوية الربط بين وسائط النقل لتحقيق أنسياب حركة النقل بين الأقطار العربية
3 - توسيع العمل بالإتفاقيات المنجزة فى إطار الأسكوا
2- تجربة دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات بين كل من الأردن وسوريا ولبنان.
4- آلية متابعة اللجان الوطنية لتسهيل إجراءات النقل الدولى واللوجستيات بين الدول العربية.
5- الحساب الخاص لمجلس وزراء النقل العرب.
6- اعلان برازيليا لقمة الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية.

البند التاسع: إنتخاب أعضاء المكتب التنفيذى للمجلس

البند العاشر: موعد ومكان الدور (20) لمجلس وزراء النقل العرب والدورة (39) للمكتب التنفيذى للمجلس.

***





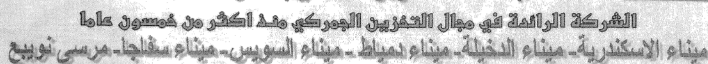
ISO 9001:2000

وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

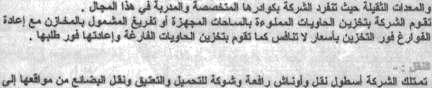
شركة المستودعات المصرية العامة

دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات



الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

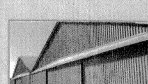
ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع



التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .





النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانى المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي •

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة •

التبريد : -

تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .



الشحن والتفريغ :-

القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

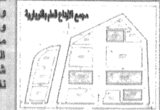
اكبر الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

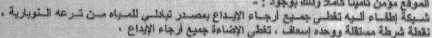
والذي يعد من اكبر الإيداعات بالجمهورية

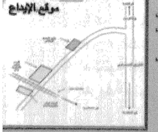
تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .

ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تامينا كاملا وذلك بوجود : -

شبكة إطفاء آليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع •







نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإبداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

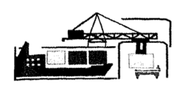
للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

بريد إليكتروني : gwegy@hotmail . com - E.MAIL : صفحة الويب : www.egywarehouse.com : WEB SITE

تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ / – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار : www.investment.gov.eg

إعداد / باسم ذوالفقار





وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

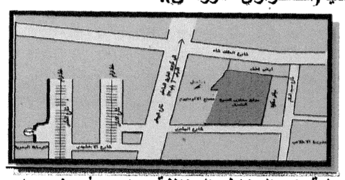
مستودع البشرى

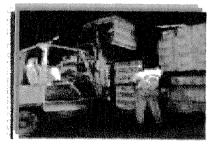
يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- **تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.**
- **يتوفر بالمستوذع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.**
- **موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعى).**







- **المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.**

نشاط المخزن:

- **تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.**
- **تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).**
- **التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.**
- **تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.**
- **بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.**
- **إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.**
- **تعريفة متميزة ومنافسة.**

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

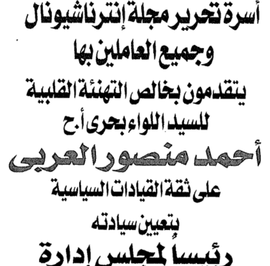
العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

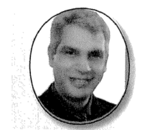




أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهنئة القلبية
للسيد اللواء بحرى أ.ح
أحمد منصور العربى
على ثقة القيادات السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك





حفـــل تكريـــم

اللواء بحرى مهندس / فتحى سرور رئيس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات السابق

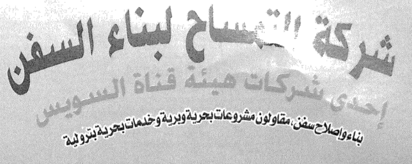


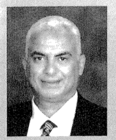
أقام السيد اللواء بحرى أ.ح أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع حفل تكريم للسيد اللواء بحرى مهندس / فتحى سرور الرئيس السابق للشركة وفى الكلمة التى ألقاها سيادته أشاد بالإنجازات والنجاحات التى قام بها رئيس الشركة السابق كما أكد السيد اللواء فتحى سرور بعراقة هذه الشركة وكفاءة العاملين فيها وذلك فى الكلمة التى ألقاها سيادته وقدمت لسيادته الهدايا التذكارية القيمة وقد شرف الحفل السيد اللواء عزت شعبان نائباً عن السيد محافظ الإسكندرية والسيد اللواء بحرى أ.ح مهاب مميش رئيس أركان القوات البحرية واللواء بحرى أ.ح مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى أ.ح محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ولفيف من خبراء النقل البحرى.











م/ محمد عزت الداودى درغام
رئيس مجلس الإدارة

الفريق/ أحمد على فاضل
رئيس هيئة قناة السويس

نبذة عن الشركة رمز للقطاع العام

* أنشئت الشركة فى عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها لا يزيد عن 1500 عامل وفنى .
* تمتلك الشركة عدد / 2 ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالقزق الميكانيكى حمولة وزن حتى 1500 طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها.
* وبتصميم المصريين والعمال وبإرشاد السيد الفريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة حصلت الشركة على العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات IMCA الخاصة بأعمال الغطس HSE - ISM- ISO 9001 - 2000

نشاط الشركة

1- بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية:

* الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات السريعة ولنشات الخدمة والركاب والصنادل).
* الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات).
* الأعمال الحديدية (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال).
* إصلاح وصيانة السفن (رفع الوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة).

2- العمليات البحرية والبرية:

* تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنية للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر 52 بوصة وتطقيم الوحدات البحرية والأعمال التحت مائية).

إنجازات الشركة

1- تم تأسيس شركة إدكو لخدمات التكريك «شركة ذات مسئولية محدودة» للعمل بنظام المناطق الحرة مشاركة بين شركة التمساح لبناء السفن - إحدى شركات هيئة قناة السويس وشركة دتش دريدجنج بي. فى الهولندية.

2- اسند للشركة أعمال بحوالى 50 مليون جنيه فى مجال الخدمات البحرية لشركات البترول مثل تأجير الورش العائمة وسفن خدمة البترول وسفن الصيانة البحرية لحقول الغاز والبترول.

* فازت الشركة بمناقصة عالمية إصلاح خط الشحن الخاص «بميناء سيدى كرير» لصالح شركة «سوميد» بقيمة 4 مليون دولار.
* تم التعاقد مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة المساعدات الملاحية والعائمات بخليج العقبة والسويس.
* نجحت الشركة فى التعاقد مع قوى متعددة الجنسيات لرفع وإصلاح سفنها على قزق الشركة فى الإسماعيلية بدلاً من الذهاب إلى ميناء حيفا الإسرائيلى .
* جارى التعاقد مع هيئة قناة السويس لبناء 3 قاطرات قدرة 1600 حصان.
* جارى تشطيب قاطرتين قدرة 5 آلاف حصان ويتم تسليمهم يناير 2007.
* جارى تجهيز أسطول الشركة البحرى "TIMHOPE" ، "TIMBARG" لمد خط بحرى لصالح شركة «بترويل» بمنطقة بلطيم.
* جارى التعاقد مع شركة «بترويل» لتنفيذ أعمال سحب الخطوط البحرية بالخليج العربى والسعودية
* جارى التعاقد مع شركة PMS لخدمات البترول البحرية فى تنفيذ أعمال الصيانة وإنشاء البنية التحتية لحقول البترول لشركة بترول خليج السويس.
* جارى عمل اصلاحات لسفن شركة فاماريدايف وسوميد وهيئة ميناء دمياط.
* جارى تنفيذ أعمال صيانة وتكريك المجرى الملاحى ومنطقة الدوران والإرساء بميناء إدكو الخاص بشركة ELIVG «الشركة المصرية لتشغيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعى»، ونتيجة لنجاح هذه المشروعات وافقت شركة ELIVG على مد العقد من 3 إلى 8 سنوات .
* جارى المشاركة مع هيئة قناة السويس فى انتشال الكراكة «الخطاب» بواسطة الغطاسين والمعدات المؤهلة عالمياً والحاصلة على شهادة IMCA.
* جارى صيانة شمندورات الشحن والتفريغ «لميناء السخنة» و«ميناء سيدى كرير الخاص بشركة سوميد».
* جارى أعمال الصيانة والتكريك فى ميناء السخنة لصالح شركة «السناجون للبتروكيماويات».
* جارى الحصول على شهادة ISO 1801.
* تقوم الشركة بتطوير وحداتها البحرية لتواكب متطلبات شركات البترول والغاز العالمية بعد أن حصلت على شهادات التطابق للعمل معهم.
* تقوم الشركة بتدريب ورفع كفاءة أطقم الوحدات بالشركة بمعهد تدريب الموانى والهيئة المصرى لسلامة الملاحة البحرية.
* كما تقوم الشركة بتحديث وتطوير أنظمة المخازن والحسابات والإدارة، واستخدام برامج الحاسب الآلى المتخصصة فى كافة الإدارات والأقسام.



المقر الرئيسى: 1 شارع الورشة خارج المنطقة الجمركية الاسماعيلية ت: 3919599 064 2+ / ف: 3919353 064 2 +
فرع الإسكندرية: 112 عبد السلام عارف - مظلوم - جليم ت: 5835948 30 2+ / ف: 5828292 03 2+
فرع القاهرة: 17 مساكن شيراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة ت: 2665990 02 2+ / ف: 2665988 02 2+
أبو قير: ساحل البحر الميت ت: 5624032 03 2+ / ف: 5624058 03 2+

البريد الالكترونى
info@timsahshipbuildingoffshore.com
timsah_shipbuilding@hotmail.com
الموقع
www.timsahshipbuildingoffshore.com

بعد تجديد الثقة - إنجازات عملاقة بشركة التمساح لبناء السفن
بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبو زيد وجمال الدين)



واكب تجديد الثقة للمهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن
إحدي شركات هيئة قناة السويس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء
مدعوما بموافقة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس إنجازا عملاقا وهو
بناء 3 قاطرات جديدة هي العملية 1547 وجمال الدين وأبو زيد في إحتفالية كبري الأربعاء الماضي
كنا هناك نرصد بالكلمة والصورة ما تم من إنجاز علي أرض الواقع ولمعرفة المزيد إلتقينا
بالمهندس محمد عزت الداودي درغام

في الحوار التالي :

أنجزنا ثلاث قاطرات عملاقة الأولي عملية رقم 1547 وهي بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف هيئة التفتيش الألمانية GL والطول الكلي لهذه القاطرة 35 متر والعرض 11 متر والغاطس 5 متر والقدرة 2 ماكينة 2600 x أما القاطرة أبو زيد الطول الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 11 متر والأرتفاع 4 أمتار والغاطس 5 أمتار بعدد 2 ماكينة رئيسية من طراز يانمار GEY 26 بقدرة 2 2611 x حصان وعدد اللفات 750 لفة / دقيقة وبنفس المواصفات الثالثة جمال الدين .

نهدي إنجازاتنا للفريق فاضل

هذه الإنجازات التي تمت بالشركة جاءت بمساندة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس فقد وضع هذا الرجل ثقته الكاملة في العاملين بشركة التمساح لبناء السفن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعدوا به فإنجازاتنا ولدت عملاقة بمواصفات عالمية علي مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدربين تدريبا علميا علي أعلي وأرفع مستوي ونهدي إنجازاتنا للفريق أحمد علي فاضل ربان هيئة قناة السويس .

نشاط متعدد للشركة العملاقة يتضمن نشاط الشركة

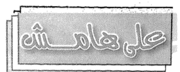
إنشاء مأخذ المياه البحرية حتي قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترولية والغازية حتي قطر 52 بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بتصنيع وتركيب الصوامع المعدنية للغلال وإنشاء بيارات ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفيذ المشروعات المتكاملة لتنمية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغطي والصرف الصحي وخطوط البترول والغاز والمياه وإنشاء وتشغيل وصيانة محطات تنقية المياه والتحلية ومعالجة مياه الصرف الصحي وإنشاء صهاريج الوقود والمياه وأوعية فصل الغازات وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب روافع السفن حتي حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كباري حديدية وإنشاء الكباري المعدنية .



أما التشغيل البحري للوحدات البحرية فتمتلك الشركة وحدات بحرية من قاطرات ولنشات خدمة ولنشات رباط وورش عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الخدمات البحرية للمراسي البحرية والأرصفة البحرية البترولية وتنفيذ جميع الأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية ومراسي ومناورات وصيانة لمشروعات قائمة أو أعمال القطر للوحدات والورش العائمة ورباط السفن بأرصفة الموانئ والإمداد لحقول البترول طبقا للكود العالمي والإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث ISM COAD وتطبيق نظام HSE كما تقوم الشركة بتشغيل للشركة وللغير .



كلمة أخيرة يؤكد المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مديونة ب 40 مليون جنيه والآن ودائع الشركة خلال خمس سنوات بلغت 32 مليون جنيه وكما يقولون أنا مقاول ناجح وأسعي دائما للصعود بشركة التمساح لبناء السفن من نجاح إلي نجاح بفضل من الله سبحانه وتعالي وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .



بقلم عبد السلام السيد أحمد

قمة منتدى التعاون الصينى الأفريقى

عقد بقاعة الشعب الكبرى وسط العاصمة الصينية بكين المؤتمر الوزارى الخاص بالتحضير لإجتماعات القمة الإستثنائية لمنتدى التعاون الصينى الأفريقى (فوكال) الذى حضرها زعماء 48 دولة أفريقية. وقد صرحت ووبى نائبة رئيس الوزراء الصينى فى المؤتمر بالإعتزاز الكبير بصداقة الصين القوية والدافئة مع أفريقيا بعدما أصبح المنتدى آلية فعالة لإجراء الحوار الجماعى، ونقطة إنطلاق مهمة لزيادة التعاون الفعال بين الصين وأفريقيا.

وناقش الوزراء فى هذا المؤتمر مشروع البيان المقرر طرحه على القمة، وخطة العمل التى ستضع أساساً لبرامج التعاون بين الصين وأفريقيا ما بين عامى 2007، 2009، وطرحت ووبى ثلاثة مقترحات لمستقبل التعاون الصينى الأفريقى للتغلب على التحديات الجديدة ولتسهيل التنمية المشتركة، ودعت إلى تعزيز التعاون لضمان التقدم السلمى فى العلاقات، والحرص دوما على إضافة حيوية متجددة إلى المنتدى بجانب وضع خطط للتعاون المستقبلى ومتابعة سير تنفيذها، وتوسيع نطاق التعاون للإستفادة من خبرات الجانبين، وتمكين المنتدى من لعب دور حيوى فى تعزيز التعاون الدولى على أساس مبدأ الإنفتاح الشامل.

وقد تم خلال المؤتمر الوزارى الإتفاق على حزمة وثائق تم رفعها للقمة ومن أهمها إنشاء شراكة إستراتيجية - تعد الأولى من نوعها - بين الصين والدول الأفريقية، وخطة عمل منتدى "فوكال" للأعوام الثلاثة القادمة.

وقرر المؤتمر إستضافة مصر للمؤتمر الوزارى الرابع المقرر عقده عام 2009.



الرئيس الصينى يلقى كلمة فى المنتدى

الجلسة الإفتتاحية للقمة

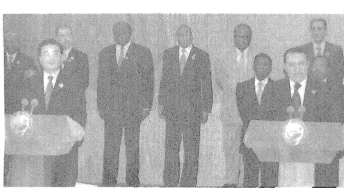
ألقى الرئيس الصينى هوجين تاو فى الجلسة الإفتتاحية للقمة كلمة أكد فيها على أن المنتدى منذ إنشاؤه فى أكتوبر 2000 أصبح إطاراً مهماً للحوار الجماعى والتعاون العملى بين الجانبين الصينى والأفريقى بعد عقد دورتين الأولى فى بكين عام 2000 والثانية فى أديس أبابا عام 2003 وقدم الرئيس خلال الجلسة مبادرة لمساعدة الدول الأفريقية عن طريق:

* مضاعفة المساعدات الصينية للدول الأفريقية بحلول عام 2009
* تقديم قروض إئتمانية بمبلغ مليارى دولار فى السنوات الثلاث القادمة بجانب قروض ميسرة تصل إلى 3 مليارات دولار.
* تأسيس صندوق صينى - أفريقى للتنمية برأسمال 5 مليارات دولار لتشجيع الشركات الصينية على الإستثمار فى أفريقيا.
* إنشاء مركز للمؤتمرات للإتحاد الأفريقى لمساعدة الدول الأفريقية لتقوية إقتصادها.
* إلغاء الفوائد على القروض التى حصلت عليها الحكومات الأفريقية حتى نهاية عام 2005.
* توسعة فتح الأسواق الصينية للمنتجات الأفريقية عن طريق زيادة عدد المنتجات التى يتم تصديرها من الدول الأفريقية إلى الصين من 190 إلى 440 منتجاً مع إلغاء التعريفة الجمركية.

وقد تضمنت المبادرة أيضاً:

- إنشاء مناطق للتعاون الإقتصادى والتجارى فى أفريقيا خلال السنوات الثلاثة القادمة.
- تدريب 15 ألف من الخبراء الأفارقة، وإرسال 200 من الخبراء الزراعيين الصينيين إلى أفريقيا.
- إنشاء 10 مراكز تكنولوجية فى أفريقيا.
- بناء 30 مستشفى وإعطاء منحة بمبلغ 300 مليون إيوان صينى لمكافحة وعلاج الملاريا.
- إنشاء 30 مركزاً لمحاربة الملاريا فى الدول الأفريقية.
- إيفاد 300 من الشباب المتطوعين الصينيين إلى أفريقيا.
- بناء 100 مدرسة ريفية مع زيادة المنح الحكومية الصينية إلى الطلبة الأفارقة من 2000 إلى 4000 كل عام بحلول عام 2009.

وقد تحدث فى الجلسة الإفتتاحية ميليس زينادى رئيس وزراء أثيوبيا الذى رأست بلاده المنتدى فى السنوات الثلاث الماضية حيث أشار إلى المشاركة الكبيرة من أعضاء المنتدى فى القمة التى تعبر عن العزم بجدية لتعزيز التعاون والإرتقاء بالمنتدى إلى آفاق جديدة.



الرئيس مبارك والرئيس هوجين تاو فى الجلسة الختامية

وألقى دينى ساسو ينجوسو رئيس الكنغو برازافيل ورئيس الدورة الحالية للإتحاد الأفريقى كلمة أعرب فيها عن شكره للصين مشيراً إلى أن هذه القمة تعتبر قمة تاريخية مهمة فقد إستطاع المنتدى تحقيق إنجازات ذات أهمية بالغة فى مختلف المجالات.

وأعلن "وان جى فى" رئيس مجلس الصين أنه لتعزيز التجارة الدولية لابد من قيام غرفة مشتركة للتجارة بين الصين والدول الأفريقية بمبادرة من مجلس الصين وإتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة والحرف التابع للإتحاد الأفريقى بهدف تسهيل التعاون بصورة أكبر بين دوائر الأعمال من الجانبين.

الجلسة الختامية للقمة

ألقى الرئيس حسنى مبارك جزءاً من البيان الختامى الصادر عن القمة تحت مسمى "إعلان بكين" وذلك بصفته رئيس الدولة التى ستستضيف الإجتماع الصينى الأفريقى القادم الذى تقرر عقده فى القاهرة عام 2009، وأكد الرئيس مبارك فى الجلسة الختامية أن الأعوام الخمسين الماضية أثبتت أن العلاقات الأفريقية الصينية تقوم على أسس صلبة، ويمتلك كل من الجانبين من الإمكانات ما يؤهل تلك العلاقات لمزيد من التطور والإزدهار لترتقى بها لمستوى المشاركة الإستراتيجية متعددة الأوجة والأبعاد.

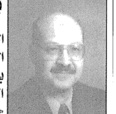
وقد وقع منظمو الأعمال الصينيون والأفارقة فى الجلسة 16 إتفاقية للتعاون قيمتها حوالى 1.9 مليار دولار.

وإختتمت قمة المنتدى أعمالها بالتصديق على وثيقتين تاريخيتين هما "إعلان بكين" و "خطة العمل" للفترة من عام 2007 إلى عام 2009



لهذه الأسباب يطالب رجال الأعمال

باستبعاد مصاريف التفريغ من وعاء الضريبة الجمركية



بقلم / كامل النجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق

الضريبة الجمركية المصرية ضريبة قيمية أى تحتسب كنسبة من قيمة البضاعة CIF وذلك فيما عدا الأدخنة والسجاير (فصل 24 من التعريفة الجمركية) إذ يخضع لضريبة نوعية بالوزن، ومن ثم فإن جميع البضائع الواردة الأخرى يضاف للفواتير المقدمة عنها مصاريف التفريغ بنسبة 2% من القيمة CIF وذلك إذا لم يقدم المستورد الفاتورة الصادرة من التوكيل الملاحى الموضح بها عنصر مصاريف التفريغ الفعلى ومع الأخذ فى الاعتبار أن منشور تعليمات الأسعار رقم 1 لسنة 1997 ينص على عدم الاعتداد بالفواتير الصادرة من التوكيلات الملاحية (قطاع خاص) إذا كانت تقل بأكثر من 20% من نفقات التفريغ الصادرة بقرار وزير النقل والمواصلات.

القيمة للأغراض الجمركية تحكمها المادة (22) من قانون الجمارة رقم 66 لسنة 1963 وهى قيمة البضاعة حتى ميناء الوصول أى القيمة CIF وقد ظلت مصلحة الجمارك المصرية ملتزمة بصحيح القانون منذ صدوره وحتى يناير 1979 حيث أصدر مدير عام جمارك الإسكندرية تعليمات بإضافة مصاريف التفريغ إلى القيمة للأغراض الجمركية لتصبح القيم CIF Landed وكأن مصلحة الجمارك كانت غافلة عن حقها طوال 16 عاماً!! ولكن الواقع أن الجميع صفق لهذه التعليمات التى تؤدى إلى زيادة الحصيلة بنسبة 2% إلى حد أن السيد وكيل الوزارة رئيس المصلحة بارك هذا الاتجاه ووافق على التعميم على جميع أفرع الجمارك وصدر بهذا الشأن منشور تعريفات رقم 53 لسنة 1979.

ورغم أن المادة (22) من قانون الجمارك قد تم تعديلها بالقانون رقم 160 لسنة 2000 بعد أن وافقت جمهورية مصر على الانضمام لاتفاقية الجات إلا أن نص المادة لم يتغير من حيث أن القيمة ظلت هى القيمة حتى ميناء الوصول CIF، ومع الأخذ فى الاعتبار أنه من أجل مزيد من حرية التجارة فقد سمح لكل دولة أن تستبعد النولون والتأمين من وعاء القيمة، ولكن للأسف الشديد فقد صدرت اللائحة الجمركية مؤخراً بالقرار 10 لسنة 2006 وأشارت الفقرة (أ) من المادة (30) إلى إضافة مصاريف التفريغ إلى القيمة المقر عنها.

كما تزايدت الفقرة (حـ) من المادة (26) من ذات اللائحة وأضافت مصاريف التفريغ والمناولة إلى القيمة المحسوبة بالمخالفة للفقرة (حـ) من المادة (6) من اتفاقية الجات.

موجز القول أن إستبعاد مصاريف التفريغ أصبح حالياً يتطلب تعديل نص المادتين 26، 30 من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بالقرار 10 لسنة 2006، وفى اعتقادى أن إتجاه الحكومة الحالى إلى تخفيض التعريفة الجمركية سوف يسرع من عمل التعديل المطلوب بإلغاء مصاريف التفريغ وبصفة خاصة أن معالى الوزير ورئاسة المصلحة تشجع تطبيق نظام الإفراج المسبق بمعنى أن تسدد الرسوم الجمركية قبل وصول الباخرة وبالتالى قبل تحديد مصاريف التفريغ ويؤدى ذلك إلى ضرورة احتسابها بنسبة 2% إلى حين تقديم ايصال التفريغ. ويحدث نفس الشئ فى الأحوال التى يحصل فيها التوكيل على أمانة تفريغ لحين تحديد التكلفة الفعلية للتفريغ . فى الحالتين يضطر المستورد لسداد الرسوم بصفة أمانة لحين تحديد مصاريف التفريغ الفعلية، ونحن نعلم جميعاً مدى المعاناة التى يواجهها أى مستورد أو مصدر عند رد الضرائب والرسوم رغم الإجراءات الميسرة التى تتبعها مصلحة الجمارك لسرعة الإفراج عن البضاعة.

من أجل الشرعية ورفع المعاناة عن المستوردين نأمل أن يستجيب معالى وزير المالية لمطلب المستوردين باستبعاد مصاريف التفريغ من وعاء الضريبة الجمركية ولا شك أن هذا القرار سيشجع الإفراج المسبق والسحب المباشر.

وفقه الله ورعاه وسدد على طريق الخير خطاه

خدمة جديدة من كادمار:

بواخر مبرده إلى إيران لخدمه الحاصلات الزراعية

في لقاء مع المهندس مدحت القاضي نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمار افاد بأنه نظرا للنمو المتزايد في الصادرات الزراعيه ولاسيما الموالح من مصر الي ايران تقوم الشركه حاليا بدراسه توفير بواخر مبرده اعتبارا من شهر يناير المقبل من ميناء السويس بالبحر الاحمر الي ميناء بندر عباس بالجمهوريه الايرانيه

واضاف سيادته ان الخدمه المنتظره يجب و ان تتوام مع المتطلبات والمواصفات الواردة في القرارات الوزارية من جانب وزارة التجارة الخارجية والاتفاقات الثنائيه والتي تتطلب اتباع اساليب تبريد معينه لضمان الوصول بحالة ممتازة

وتقوم الشركة حالياً بتقديم خدمه مبرده لموانئ روسيا وأوكرانيا ورومانيا وانجلترا وهولندا بصفة اسبوعيه منتظمه، وذلك للشحنات الكاملة والجزئية الامر الذي ادي الي انسياب البضائع من مصر الي دول أوروبا الشرقيه والغربيه و زياده صادرات مصر من الحاصلات الزراعيه



المهندس / مدحت القاضى

واضاف القاضي ان المجموعه تتبع دائما حركه الواردات والصادرات المصريه وان الاسواق الجديده التي تقوم الصادرات المصريه باختراقها تشكل احد التحديات الكبري باعتبار ان المجموعه تشكل جزء لا يتجزا من كيان التجاره الخارجيه المصريه واعتماد كبار المصدرين والمستوردين فى تعاملهم مع المجموعة انما يضيف الي المجموعه مسئوليات جديده بتجهيز وسائل نقل سريعه ومنتظمه وباسعار منافسه تمكن المصدر المصرى من مواصله خططه الطموحه

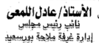
غرفة ملاحة بورسعيد

أقامت غرفة ملاحة بورسعيد بالتعاون مع مركز تحديث الصناعة عدة دورات تدريبية للسادة الأعضاء بالجمعية العمومية للغرفة والتى ألقاها مجموعة من الأساتذة الخبراء بمجال النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا وقد تناولت تلك الدورات مواد علمية هامة بالقطاع الملاحى ومنها الإدارة الملاحية، إدارة الموانئ، إيجارات السفن ،الحسابات الملاحية وقد شارك بالدورات التدريبية عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية يصل إلى ثمانون فرداً كما هو مزمع عقد مجموعة جديدة من الدورات التدريبية لأعضاء الجمعية العمومية بدعم من مركز تحديث الصناعة لعرض أهم بنود قوانين الضرائب ولوائحها وكيفية إعداد الإقرارات الضريبية المختلفة ومرفقاتها بإشراف ومحاضرة نخبة من خبراء الضرائب.

ميدمار 2007

قام السيد الأستاذ/ عادل اللمعى نائب رئيس مجلس الإدارة ورئيس اللجنة التنفيذية بإستقبال السيد/ بيررو زيبولى رئيس مؤتمر ميدمار 2007 بمقر غرفة ملاحة بورسعيد وقد دارت المحادثة حول التعريف بمؤتمر ميدمار 2007، وقد أكد السيد/ بيرو زيبولى على أهمية وضرورة مشاركة غرفة ملاحة بورسعيد وأعضاء الجمعية العمومية بالمؤتمر باعتبار أن غرفة ملاحة بورسعيد تعتبر من أهم الكيانات التى تسعى وتعمل دائماً على تنمية القطاع الملاحى بجميع أنحاء الجمهورية بصفة عامة وبمحافظة بورسعيد بصورة خاصة.

كما وعد السيد عادل اللمعى بمساهمة الغرفة مساهمة فعالة بالمؤتمر ودعمه وتعزيزة بإخطار ومشاركة غالبية السادة الأعضاء بالجمعية العمومية والمساعدة بالعمل على إنجاحه بكل الوسائل المتاحة للغرفة.



الأستاذ/ عادل اللمعى
نائب رئيس مجلس
إدارة غرفة ملاحة بورسعيد

أهمية تكامل النقل البحرى .. للأقطار العربية

تساؤلات ..؟؟!!!!!

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

س: ماهو واقع النقل البحرى بين الدول العربية؟

من أكثر المحاور الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية تأثراً بتطور السوق العولمية من الناحية العملية هو قطاع صناعة النقل البحرى الذى ينقل زهاء 85% من جملة المبادلات التجارية الدولية. وذلك يعنى أن هذا القطاع الاقتصادى الحيوى يعد من ضمن أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليداً للدخول والقيم المضافة فضلاً على كونه من أهم روافع الاقتصادات الدولية. فقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة فى هذا المضمار أهمية هذه الصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم الحادث فى الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة إلى وسائل نقلها من السفن ومحطات شحنها واستقبالها من الموانئ وشبكات التوزيع المرتبطة بهذه الموانئ ونجم عن ذلك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية ومولد معايير جديدة للجودة اللوجستية فى الخدمات التى تؤديها أساطيل السفن لعملائها فى السوق العولمية سواء من الشاحنين أو المستوردين أو الموانئ ولأن السفن والموانئ تعتبر أصول رأسمالية إنتاجية ضخمة فإن مودراها صاروا يعرفون بمديرى الأصول (Assets Managers).

وفيما يتعلق بالتجارة بين الأقطار العربية البالغ عددها 22 قطراً فإنها لا تتجاوز ما نسبته 8% من جملة التجارة الخارجية لهذه الأقطار مع بلدان العالم. وبرغم أن البيئة التجارية العولمية تزداد إتساعاً وثقافة بنسب كبيرة فإنه ليس هناك دليل واحد على أن العالم العربى يشهد تطوراً مماثلاً فى ارتقاء معدلات التبادل التجارى فيما بين دوله. ومرد ذلك دون ريب من ضمن أسباب عدة أخرى إلى أن صناعة النقل البحرى وصناعة الموانئ لا تتجاوبان بدرجة كافية مع متطلبات التنمية والنمو. وقد أدى ذلك إلى الاعتماد بدرجة ملحوظة على سفن الأساطيل الأجنبية لشحن ونقل مشحونات البضائع بما يؤثر سلباً على موازين مدفوعات الدول العربية.. ونمو العمالة فى هذا القطاع وتعريض الأمن الاقتصادى وبالتالى الأمن القومى إلى مخاطر؟ الأمر الذى يسترعى الاهتمام أن مجموع تعداد السفن فى الأساطيل العربية لا يصل على الأرجح لعدد سفن الأسطول البحرى لدول اليونان.

س: ما هى أهم المعوقات التى تحول دون تطوير هذا القطاع؟

قطاع أنشطة النقل البحرى برغم أهميته باعتباره من ضمن البنية التحتية للاقتصادات العربية فإنه للآن لم يحظ بالاهتمام الذى يستحقه. المفارقة التى تثير الدهشة أن جميع الدول العربية تقع على محيطات وبحار وخلجان وممرات بحرية من المغرب حتى البحرين ومن الصومال حتى سورية ومجموع ما تطل عليه 9 هيئات مائية دولية لكنها لم تستثمر هذه المواقع الاستراتيجية والمواضع ذات الأهميات الاقتصادية. هناك علاقة تناقض ما بين الصورة والإطار فما معنى أن تساحل أو تشاطئ هذا العدد من الموارد والثروات البحرية ثم لا تضع ذلك فى موازين تفعيل قواك الاقتصادية على نحو يزيد من شراكتك للآخرين فيما يملكوه من قوى اقتصادية؟ .. يستدعى ذلك بالضرورة سؤالاً ملحاً هل نحن بالفعل جزء مهم له وزنه النسبى المرجح فى صناعة وتجارة الخدمات البحرية بحيث نحجز لنا مكاناً مؤثراً فى هذه السوق الحيوية لندخل هذا القطاع بوصفه مكوناً إستراتيجياً فى التنمية الاقتصادية أم سنتركه يحتل مكاناً متأخراً على أجندة التنمية والتطوير؟

سنمضى خطوة أخرى على ذات الطريق لنسأل أين دورنا فى عصر العولة الذى وسع من مجالات التحالفات الكبرى ما بين الشركات العملاقة التى تملك وتدير أساطيل السفن الحديثة الضخمة بإمكانها التكنولوجية المتقدمة كما رسخ من مفاهيم قيام تشابكات ما بين الشركات الديناصورية التى تدير وتهيمن على الموانى المحورية وما فوق المحورية ومحاور الخدمات اللوجستية؟ وهل قوانين الاستثمار فى هذا القطاع محفزة وميسرة التوسع فى طاقاته الإنتاجية على مستوى الماء أى السفن وعلى مستوى البر أى الموانئ؟ وكذلك هل البنوك والمؤسسات المالية وأسواق المال وصناديق الادخار بوسعها أن تدعم نمو هذا القطاع دون عوائق أو تعقيدات بيروقراطية؟ هل بوسعنا الدخول فى شراكة دولية؟ وهل لدينا على مستوى العالم العربى طبقة منظمين لقيادة تطوير هذا القطاع؟

لا شك أن لدينا إمكانات هائلة لكننا نفتقر إلى تخطيط استراتيجى يجمع ما بين الإرادة والإدارة وما بين المغامرة المحسوبة والأهداف المحددة بدقة.

س: كيف نصل لتكامل عربى فى هذا المجال الاقتصادى؟

ليس هناك تفسير واضح ومقنع للتأخر عن مساعدة طبقة الرواد فى العالم العربى عن الدخول فى هذا الميدان بقوة وتصميم هذه فى الأساس مسئولية الحكومات والسلطات المختصة التى ينبغى عليها أن تخلق البيئة التشريعية والسياسية الملائمة لنفخ الرياح فى أشرعة رجال الأعمال والمستثمرين الذين عليهم أن يدفعوا بهذا القطاع إلى حيث يقف على خطوط التماس مع قوى الدفع اللازمة لنهضته. لدينا أشكال مؤسسية هشة تحتاج إلى تفعيل قوى حتى تتولى إعادة هيكلة وبناء هذا القطاع بتعاون عربى - عربى أولاً ثم تعاون عربى - دولى من ثم. فلا زالت الرؤى الفردية والمفاهيم القطرية تشكل عائقاً أمام انصهار الجهود وتوحد القدرات وتوافق الأهداف فى سبيل تكوين اساطيل سفن ومشروعات للخدمات اللوجستية وتنسيق الأنشطة ما بين الموانئ على نحو مشترك ونقل الخبرات والمعارف والتطبيقات بصورة تبادلية ما بين المستويات الإدارية العربية. إن أحداً لا يمكن له أن يعتقد أن النجاح الكامل منذ الوهلة الأولى يقف فى انتظار هذه الجهود عند المنعطف لأن التقدم سيكون محصلة تراكمات التعاون المشترك.

لنبدأ بتكوين أسطول بحرى يتولى نقل التجارة العربية البينية ثم نتوسع حثيثاً فى نقل تجارتنا الخارجية تصديراً واستيراداً حتى وإن أدى ذلك فى البداية إلى بناء قاعدة من التخصص فى نوعيات وسائل النقل البحرى ما بين البلدان العربية لكى نتيح الفرصة للتنوع الذى يحقق الوحدة الاقتصادية وبحيث تستفيد كل دولة من هذه الشراكة دون تنازع الاختصاصات. ففى جنوبى شرقى آسيا تقف الآن دول مثل تايوان وكوريا الجنوبية والصين فى مصاف الدول التى تمتلك أساطيل سفن حديثة وموانئ متطورة برغم أنها منذ عقود قليلة كانت لا تتمتع بهذه الميزات وهى الآن تحقق مكاسب كبيرة اقتصادية واجتماعية من تحولها إلى دول اقتصاد بحرى. الفلبين على سبيل المثال كان لها منذ أعوام قليلة 150 ألف بحار وضابط على أساطيل السفن العالمية يولدون لها دخولاً قدرها 3 مليار دولار برغم أن هذا أحد فروع هذا الاقتصاد البحرى.

س: هل تكاليف النقل البحرى هى الأرخص من وسائل النقل الأخرى؟

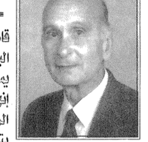
ويعد النقل البحرى أرخص وسائل ووسائط النقل الدولى على الإطلاق وأوسعها قدرة على نقل كميات بالغة الضخامة بأسعار لا تقارن. فسفينة واحدة طاقتها الاستيعابية تربو على حمولة عشرات القطارات ومئات الشاحنات وآلاف الطائرات. والنقل البحرى يساعد على خفض تكاليف الإنتاج مما يؤدى إلى كبح التضخم وحماية القوى الشرائية من التآكل وتوسيع حلقات الأنشطة فحاوية واحدة تنقل بحراً تخدمها 9 دوائر عمل فى ميناء الشحن - أى 9 دوائر - فى ميناء التفريغ وهذا ما يعرف بسلسلة الامداد اللوجستى، التى صارت الآن من أهم لوازم صناعات النقل الدولية متعددة الوسائل والوسائط، وصناعة الخدمات اللوجستية من أبرز أهدافها تحقيق الوفورات فى الوقت والجهد والنفقة.

س: ما هى إذن المشكلات وما هى الحلول؟

المشكلات عادة هى فرص لكنها محاطة بقدر من الصعوبة، والمشكلة توجد لتكون حافزاً على الانطلاق نحو إعادة صياغة الواقع وهذا هو ما أشرنا إليه فى الإجابات السالفة بصورة مفصلة.

والحلول تكمن فى أن تخلق بيئة تشاركية ما بين الشعوب لفهم أهمية تقوية قطاع النقل البحرى.. إذ يمكن لنا مثلاً فتح باب الاكتتاب فى الوطن العربى لإنشاء مشروعات وشركات بحرية كبرى على امتداد الوطن العربى وإعادة تحديث وتطوير التشريعات التجارية البحرية والتقليل من الأربطة الحمراء والتعقيدات البيروقراطية.

تصميم سفن قادرة على البقاء في الأحوال الطارئة



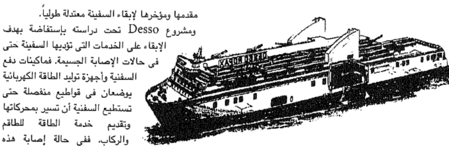
عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبوقنديل

قام باحثون فى السويد بوضع تصميم لسفينة عبارة تكون قادرة على البقاء فى عدد من الحالات الطارئة. وأطلقوا على هذا البحث "مشروع Desso (Design For Survival Onboard). وفى هذا التصميم كان الإهتمام بكيف يمكن تصميم سفينة يمكنها مواجهة عدد من الحالات الطارئة التى كانت فى الماضى تؤدى إلى فقدان السفينة لإتزانها أو إنهيارها بإنتشار الحريق فيها، أو الحالات التى كانت تحتاج إلى أن يترك الطاقم والركاب السفينة نهائيا. وبدأ المشروع بسفن الركاب أو العبارات بإفتراض أن الإصطدام أو نشوب النيران، وخاصة فى عنبر السيارات، أو الحالات المماثلة التى تحتاج إلى أن يترك الطاقم والركاب السفينة، كانت تضع الركاب والطاقم فى مخاطر كبيرة حتى لو كان البحر متوسط الحالة. فكان الهدف من المشروع تصميم سفينة تستطيع أن تبقى معتدلة Upright وطافية Afloat لمدة 24 ساعة على الأقل رغم العطب الفادح الذى يحدث بها ليتمكن الركاب من البقاء فيها بأمان حتى يتم تجهيز وتنظيم وسائل النجاة لهم.

فكان هدف المشروع خلق هيكل بتصميم تصورى لعبارة تعمل كسفينة نجاة حتى يتم إجلاء الركاب منها فى أقرب وقت. كما كانت هناك عناصر هامة فى الأبحاث تهدف إلى زيادة الفهم الحالى عن قدرة سفينة على البقاء معتدلة وطافية بعد إصابتها بضرر أو تلف فى بدنها أو إشتعال النار فى بعض أجزائها أو حتى تعرّضها لهجوم إرهابى. كما كانت من العناصر الأخرى فى الأبحاث دراسة إنقاذ الطاقم والركاب بما فى ذلك عدد كبير من الركاب عبر السفينة إلى مكان آمن وإقامتهم بسلام لفترة فى الحالات الطارئة.

فإذا أريد أن تبقى السفينة معتدلة وطافية رغم الإصابة أو التلف فى بدنها لفترة، فإنه يلزم أن يكون فى إمكانها مقاومة العطب. كما أنه من الضرورى الإحتفاظ بالخدمات التى تؤديها للطاقم والركاب. لذا كان تصميم السفينة بأجهزة إحتياطية فى داخلها سواء للدفع أو لتوليد الطاقة الكهربائية وكذا النُظم المساعدة الإضافية وأجهزة تصميم الإتزان.

وقدرة السفينة لكى تكون سفينة نجاة يعتمد على أنه فى حال دخول مياه إلى جوفها نتيجة الإصابة فإنه يمكن توزيع هذه المياه بالتناسق حتى تبقى السفينة معتدلة وبدون ميل كبير، وهذا يحتاج إلى الربط الجيد بين الأجزاء والفراغات الكبيرة الموجودة فى داخلها. كما يجب توفير قوة طفو جوهرية لإبقاء السفينة طافية رغم تسرّب بعض المياه إلى داخلها مما يؤدى إلى زيادة وزنها، وهذا يمكن أن يتم بواسطة تصميم السفينة بقواطيع مانعة للمياه بين أجزائها الداخلية تمتد من أسفل السفينة إلى أول سطح فيه غرف إعاشة الركاب. كما تم زيادة عرض السفينة لكى يضم الغرف والصهاريج الجانبية والقواطيع المانعة للمياه دون التضييق على الفراغات المخصصة للبضائع والسيارات. وأيضاً تم تزويد السفينة بصهاريج جانبية لتصحيح ميل السفينة وصهاريج أخرى فى مقدمها ومؤخرها لإبقاء السفينة معتدلة طولياً.



ومشروع Desso تحت دراسته بإستفاضة بهدف الإبقاء على الخدمات التى تؤديها السفينة حتى فى حالات الإصابة الجسيمة. فماكينات دفع السفينة وأجهزة توليد الطاقة الكهربائية يوضعان فى قواطيع منفصلة حتى تستطيع السفينة أن تسير بمحركاتها وتقديم خدمة الطاقة للطاقم والركاب. ففى حالة إصابة هذه الأجزاء وغرقها بالمياه، ستبقى غرفة الماكينات الإحتياطية جافة وتقدّم الدفع والطاقة الكهربائية المطلوبين. ولهذا يتم فصل غرفتى الماكينات الرئيسية والإحتياطية بقواطيع مانعة للمياه.

وبما أن إشتعال النيران فى السفينة يعتبر من أفدح المخاطر فإن البحث توجه لمنع حدوثها وحصرها إذا إشتعلت. وذلك بمحاولة تقليل زيادة النيران وإنتشارها من نقطة بدايتها ومحاولة إطالة المدة التى يمكن للطاقم والركاب البقاء فى السفينة.

وأما الارتباك والإضطراب الذى عادة ما يصيب الركاب فى الظروف الغير عادية، فإنه مشكلة كبيرة. لذا توجهت الجهود لتسهيل وضع غرف الإعاشة والممرات التى بينها بأسلوب معقول وجعل جميع السلالم تؤدى مباشرة إلى أماكن التجمّع الآمنة داخل السفينة. وأما أنظمة السيطرة على الدخان الناتج عن الحرائق فإنها ستقوم بإخلاء الممرات من الدخان لحماية الركاب ولمساعدة الطاقم على مكافحة الحرائق. هذا بالإضافة إلى ضرورة إختيار المواد المستخدمة فى تأثيث أماكن الإعاشة والأماكن العامة فى السفينة لتقليل مخاطر نشوب الحرائق وانتشارها، وكذا ضرورة زيادة أجهزة الكشف عن الأدخنة ونظام مقاومتها بالرش Sprinklers.

وأما عن سُبل منع نشوب الحرائق وإخمادها فى غرف الماكينات فإنه تم رفع مستواها، كما أن فصل الغرف والمساحات عن بعضها بمساعدة فى منع إنتشار الحرائق وكذا إستخدام المياه ذات الضغط العالى كوسيلة لإطفاء الحرائق.

من ناحية أخرى صار الإهتمام بحماية عنابر الشحنة فى السفينة من النيران ومنع إنتشارها بصفة خاصة فى عنبر السيارات والمركبات وإنتقال النيران إلى أعلى فى أماكن الإعاشة، وذلك بإحكام غلق البوابة الخليفة (الخارجية) والبوابات الداخلية عن بُعد.

واهتم المشروع بالقدرة على إتخاذ القرارات السليمة فى الحالات الطارئة والإستمرار فى مراقبة إتزان السفينة وإعتدالها وخاصة فى حالة إندفاع المياه إلى داخلها أو إنتقال البضائع من مكانها. كما تم الإهتمام بالتنسيق مع مراكز الاتصال ومراكز الإنقاذ فى البر، وذلك بتوفير وسائل الإنذار المبكّر لتعرّف الطاقم والركاب والجهات المسئولة فى البر على ما يحدث فى السفينة والخطوات التى تُتخذ أولاً بأول، وكذا إعلان قرار ترك السفينة. وتعتمد وسائل الإنذار هذه على التقنية الفائقة وتعدّد وسائل إذاعتها وإعلانها فى جميع أجزاء السفينة، ويتم توضيح الموقف للطاقم عن طريق شاشات التليفزيون المنتشرة فى جميع أجزاء السفينة.

أما محاولة الإبقاء على الطاقم والركاب، فإن البحث أدى إلى نظام يعمل للإبقاء عليهم فى أفضل الأحوال لمدة تصل إلى 24 ساعة. ففى هذه الفترة إما أن تكون الحالة قد تم السيطرة عليها، أو أن ترك السفينة أصبح لازماً. وإهتم البحث بوسائل السيطرة على الطاقم والركاب فى الحالات الصعبة مثل الظلام والطقس الردئ وإنتشار الحرائق والأدخنة فى أماكن الإعاشة، كما وُضع نظام محكم لتوجيه الركاب إلى الأماكن السالمة فى السفينة، كما إهتم البحث بضرورة منع تجمهر الركاب الذى قد ينتج عنه إصابات بينهم.

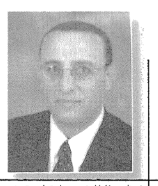
وأخيراً قُسِّمت حالات الإنذار إلى ثلاث مراحل، أصفر وبرتقالى وأحمر. ففى الحالة الصفراء يتمكن الركاب من البقاء فى أماكنهم طبقاً لتعليمات السفينة. وفى الحالة البرتقالى يتم إيقاظ الركاب ونقلهم من غرف الإعاشة إلى الأماكن الآمنة على السطح المخصص لذلك، أما فى الحالة الحمراء فيتجمع الركاب فى أماكن التجمع على أسطح مغادرة السفينة.

أما الإصابات التى قد تحدث للركاب أثناء تحركهم عبر السفينة بسبب الذعر والفزع وصعوبة التعرّف على منافذ الخروج، فيتم تلافيها بوضع العلامات الواضحة لإرشادهم، وإذا حدثت إصابات فإن طاقم الإسعاف فى السفينة سيقوم بمساعدتهم فى النزول من السفينة إلى قوارب النجاة فى أول فوج بعد عمل الإسعافات الأولية الممكنة لهم.

****

دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات:

نواة طيبة للتعاون العربي



بقلم الدكتور / أيمن النحراوي

يعتبر دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات باكورة نتاج التعاون الثلاثي بين الدول الثلاث. ففي سبيل تذليل العقبات أمام حركة إنتقال الأشخاص ونقل البضائع بين الدول الثلاث وعبرها بالترانزيت كان لا بدّ من إتخاذ خطوات عملية لحل مختلف المشاكل التي يعاني منها النقل والعبور بين هذه الدول. فإختلاف الإجراءات والقوانين والمستندات يشكل إحدى هذه المشاكل التي يواجهها مواطنو هذه الدول. وأن إعتماد مبدأ توحيد الإجراءات والقوانين والمستندات هو من أهم الحلول التي تساعد على تفعيل التجارة البينية وتجارة الترانزيت وزيادة حركة إنتقال الأشخاص وانسياب البضائع بسهولة عبر المنافذ البرية لهذه الدول.

فحظي هذا الموضوع بإهتمام متميز من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث حيث تمّ التوصل خلال الاجتماع الثلاثي الذي عقد في بيروت بتاريخ 9 / 4 / 2001 إلى إعتماد «دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات» كوثيقة رسمية موحّدة لتنقل جميع فئات مركبات نقل الركاب والبضائع اللبنانية والسورية والأردنية بين أراضي الدول الثلاث وعبرها بالترانزيت وذلك بموجب «بروتوكول لتوحيد قواعد وإجراءات المرور والمكث المؤقت للمركبات الأردنية والسورية واللبنانية بين أراضي الدول الثلاث وعبرها بالترانزيت» تم التوقيع عليه في بيروت بتاريخ 9 /4 / 2001 وبدأ العمل به إعتباراً من 27 / 3 / 2002.

أهداف دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات:

إن إعتماد «دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات» من قبل الدول الثلاث، لبنان وسوريا والأردن يخدم الأهداف التالية:

تسهيل النقل والتجارة:

يواجه المواطن العربي مشاكل عديدة سواء في عملية إنتقاله أو في عملية نقل البضائع عبر المنافذ البرية بين الدول العربية حيث هناك العديد من المعوقات والحواجز التي تعترضه سواء في الحصول على تأشيرات الدخول أو في ضياع الوقت المتمثل في طول فترات الإنتظار لإنهاء المعاملات الجمركية بالإضافة إلى الرسوم والغرامات التي تفرض على الركاب والبضائع والمركبات عند المراكز الحدودية.

وأن سهولة نقل البضائع وإنتقال الأشخاص تشكل عاملاً مهماً في تطوير قطاع النقل داخل بلد معين وبين مجموعة من البلدان الذي يساهم بدوره في تحقيق الربط في النقل بين دول المجموعة من جهة وبينها وبين دول العالم الخارجي من جهة أخرى.

من هنا برزت ضرورة إزالة مختلف الحواجز والمعوقات التي تعرقل حركة تنقل المواطنين وإنسياب حركة البضائع عبر الحدود البرية بين الدول الثلاث، لبنان ،سوريا والأردن وعدم هدر الوقت في عملية الإنتظار الطويلة في مراكز الحدود والتي يمكن تحقيقها من خلال عدة خطوات أهمها تبسيط الإجراءات الجمركية وتوحيدها وذلك عن طريق توحيد الوثائق والمستندات بين هذه الدول.

تنمية حركة التبادل التجاري وتحقيق النمو الإقتصادي:

يعتبر قطاع النقل الدعامة الرئيسية للنمو الإقتصادي والمحرك الأساسي لعجلة التطور في حركة التجارة الداخلية والخارجية. ويلعب هذا القطاع دوراً هاماً في إقتصاديات الدول إذ يشكل أحد العناصر الأساسية في عملية التنمية الإقتصادية والإجتماعية ومن أهم ركائز النمو والإزدهار الإقتصادي في المجتمعات كافة. وأن عمليات النقل والتجارة ترتبط ببعضها البعض إرتباطاً وثيقاً ذلك أن كفاءة النقل تعتبر شرطاً ضرورياً لكفاءة التجارة. وبالتالي إن رفع كفاءة النقل له أفضل الأثر في خفض التكلفة ومرونة إنسياب حركة التجارة ورواجها.

وهذا ما ثبت في عالم الغرب حيث أدت نظم النقل المتطورة دوراً كبيراً في زيادة كفاءة التجارة بين الدول الغربية، فيما تؤثر معوقات النقل في حركة التجارة بين الدول العربية تأثيراً سلبياً حيث يظهر أن حجم التبادل التجاري بين مختلف الأقطار العربية مازال في مستوى منخفض بالمقارنة مع التجارة البينية الإقتصادية الدولية الأخرى كالسوق الأوروبية المشتركة.

فالمطلوب هو إيجاد الحلول الكفيلة بإزالة التعقيدات التي تعيق حركة التبادل التجاري كإختلاف الإجراءات والقواعد والمستندات بين الدول لاسيما المجاورة منها. فإعتماد دفتر مرور جمركي موحّد بين لبنان، سوريا والأردن يندرج في هذا الإطار ويشكل أحد هذه الحلول المنشودة.

تنمية حركة السياحة البينية:

إن تبسيط الإجراءات الجمركية وتوحيد الوثائق المتعلقة بعملية إنتقال الأشخاص بين الدول المجاورة من شأنها أن تعزز حركة السياحة البينية التي نعتبرها إحدى الضروريات في التكامل والتقارب بين الشعوب. وفي هذا المجال، يتميز كل من لبنان وسوريا والأردن بمعالم أثرية تعود لحضارات عديدة مرت عبر العصور بالإضافة إلى إمكانيات جذب سياحي كبيرة.

إلا أنه على الرغم من صلة التقارب الثقافي والتاريخي التي تجمع شعوب الدول الثلاث يبقى حجم التبادل السياحي فيما بينها ضئيلاً، الأمر الذي يستدعي لا بل يحتم إزالة الحواجز في وجه مواطني الدول الثلاث في سبيل تشجيع السياحة البينية وتعزيز أواصر الأخوة والتواصل الشعبي بينهم مما يعود بالخير والإزدهار على إقتصاديات الدول الثلاث ويؤمن التعويض عن التراجع الذي تسجله السياحة الأجنبية.

تحقيق إقليم نقل موحّد:

إن الهدف الأكبر للتعاون الحاصل بين الدول الثلاث يتجسد في السعي إلى تحقيق إقليم نقل موحّد بمعنى أن يصبح النقل داخل حدود الدول الثلاث نقلاً داخلياً وذلك من خلال إعتماد مبدأ توحيد الإجراءات والقوانين المتعلقة بعملية إنتقال الأشخاص ونقل البضائع بين هذه الدول وعبرها بالترانزيت بالإضافة إلى إمكانية إنشاء مراكز جمركية موحّدة بين كل دولتين مشتركتين في الحدود البرية من أجل تفادي تكرار عمليات الفحص والتفتيش التي تحصل على المنافذ الحدودية وتوحيد الإجراءات الجمركية وذلك بهدف تشجيع تنقل المواطنين بين الأقطار الثلاثة وزيادة حركة نقل البضائع في سهولة ويسر عبر الحدود بما يحقق التكامل الإقتصادي العربي فيما بينها.

إن تحقيق إقليم نقل موحّد يتطلب القيام بعدة خطوات عملية للوصول إلى الغاية المرجوة. ويعتبر دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات خطوة أولى وهامة على طريق تحويل الدول الثلاث إلى إقليم نقل واحد موحّد.

دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات:

عُرِّف دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات وحددت مواصفاته في البند 2 من البروتوكول حيث إعتبر الدفتر بمثابة تصريح بالإدخال (الاستيراد) المؤقت لأي من الدول الثلاث ويتضمن البيانات التفصيلية الكاملة عن المركبة ومالكها والشخص المفوّض بقيادتها وتأشيرات دخولها وخروجها من المراكز الحدودية لكل دولة ويكون صالحاً لخمسين سفرة خلال سنة واحدة من تاريخ منحه ويحمل غلاف كل دفتر أعلام الدول الثلاث وإسم الجهة المصدرة له ورقماً متسلسلاً.

يمنح دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات من قبل المراكز الجمركية الحدودية اللبنانية والسورية والأردنية في البلد المسجلة فيه المركبة. وبالتالي فإن السلطات الجمركية التي تتولى عملية إصدار الدفتر ومنحه تكون هي المسؤولة عن تنفيذ الإجراءات التطبيقية المتعلقة به. ويجرى ضمن إجتماعات اللجنة الفنية المختصة المشتركة والمؤلفة من مندوبي وزارات النقل وإدارات الجمارك في الدول الثلاث إستعراض الإجراءات التطبيقية المتعلقة بطريقة منح دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات وكيفية العمل به للوقوف على النتائج التي حققها تطبيق هذا الدفتر بالإضافة إلى معالجة أية صعوبات أو مستجدات تحصل من جراء إعتماده. وقد تمّ خلال الإجتماع الخامس لوزراء النقل واللجان الفنية الذي عقد في دمشق خلال الفترة 2-2/3/2003 معالجة موضوع كيفية إصدار دفتر المرور الموحّد من حيث العلاقة بين بلد تسجيل المركبة وجنسية مالكها في حال كان هذا الأخير من أحد مواطني الدول الثلاث (لبنان، سوريا، الأردن) ومقيم في غير البلد الذي يحمل جنسيته، فتمّ الإتفاق على أنه يشترط في منحه الدفتر أن يكون قد مضى على إقامته في البلد المسجلة فيه المركبة مدة لا تقل عن ستة أشهر.

أما من حيث نتائج تطبيق هذا الدفتر، فقد أثبتت هذه التجربة نجاحها وفعاليتها في تسهيل عملية إنتقال الأشخاص ونقل البضائع بين أراضي الدول الثلاث وعبرها بالترانزيت، وقد حققت الأهداف التي وضعت من أجلها إن لجهة تسهيل إجراءات مرور المركبات فيما بينها وعبر أراضيها من ناحية إختصار الوقت والوثائق والمستندات المطلوبة أي إختصار عدد الخطوات الإجرائية المتكررة عند حدود كل دولة أو لجهة تعزيز حركة التبادل التجاري وتنمية حركة السياحة البينية في الدول الثلاث. بالإضافة إلى أن النتائج الإيجابية التي حققتها هذه التجربة كانت حافزاً للإقدام على خطوات عملية أخرى كان أولها نظام الحمولات المحورية.



ماذا تعرف عن الائتمان؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف　　الخبير المالى والإقتصادى

الجزء الأخير

تناولنا فى العدد السابق بتعريف الائتمان وآجاله وتكلمنا عن الائتمان قصير الأجل والائتمان طويل الأجل والائتمان متوسط الأجل.
وتطرقنا لأنواع الائتمان (الائتمان الشخصى والائتمان العينى)
ونستكمل فى هذا العدد:
دراسة طلب الائتمان وشرح شعار إقتسام المخاطر وكذا دور البنوك فى هذا الصدد.

أما إذا كان المقترض دولة أو جالية أجنبية أو هيئة أو أحد التجمعات العامة فإن الائتمان هنا يدخل فى نطاق الائتمان العام وبطبيعة الحال يظل هذا النوع من الائتمان «الطابع الشخصى » أيضاً رغم اختلاف المعايير التى تحكمها فى هذه الحالة الأوضاع الاقتصادية والسياسية للمقترض. وبوجه عام يمكن الزعم بأن الائتمان الذى تطلبه دولة ما أو تجمع عام يكون فى الغالب ائتمانا أمناً واحتمالات التعثر فيه محددة للغاية. وكما سبق أن ذكرنا أن للائتمان أوجه كثيرة ومتعددة فمنه قصير الأجل ومنه طويل الأجل ومنه متوسط الأجل ومنه ما يتوجه إلى أفراد ومنه ما يتوجه إلى دول ومنه ما يخصص من أجل دعم عملية تجارية أو صناعية ومنه أيضاً المضمون من أطراف أخرى أو بقيم منقولة أو ثابتة.

ولذلك فإزاء هذه التركيبة المعقدة كان يتعين أن يحكم العملية الائتمانية نوع من التنظيم والرقابة لأن مانح الائتمان فى نهاية الأمر هو أحد عناصر الجمهور سواء أكان الائتمان مقدماً من خلال إحدى فئات الجمهور مباشرة أو عن المؤسسات المصرفية أما بالنسبة لدراسة طلب الائتمان فإنه يعتبر من أكثر الأمور حساسية وجدية حيث توزن المسائل ويتخذ القرار بالقبول أو الرفض وهو أيضاً من الأمور الجادة أنه يصعب على المرء التأكد من أنه قد أعطى الحكم السليم فضلاً عن أن المستقبل يحمل دائماً تغيرات غير متوقعة تخالف أكثر التوقعات منطقية وسلامة – هذا إلى أن ثقافة المصرفى لا يمكن أن تلم بكل شيء حيث أن المتوقع بالنسبة آلية أن يكون على علم بكافة المشاكل التى تتعرض لها الحياة العملية وأن يكون محاطاً بالخبراء والمتخصصين ملما بمختلف المعلومات التى يحملها الماضى القريب أو البعيد مواظباً على الدراسة والتحصيل ساعياً وراء المعلومات من هنا وهناك. لأن قراره فى النهاية يحدده حكمه على المسألة وإحساسه بالعمل وحرصه وإحساسه بالمخاطر.

وفى الواقع فإن دراسة طلب الائتمان يحكمه مزيج من العوامل الذاتية والوقائع المادية فى البيئة المحيطة، وينبغى أن يكون لدى المسئول عن الائتمان إلى جانب الحرفية والمهارة درجة عالية من الاحساس بالمخاطر مع قدر معين من حاسة الشفافية التى لا ينبغى أيضاً الاعتماد عليها بالكامل – فقد يكون للاضطرابات السياسية الداخلية والمؤامرات والثورات التى تخلق جواً من القلق العام قد يكون لها تأثيرها البالغ على الفكر الائتمانى ذلك لأن الائتمان لا ينفصل عن «الثقة» وعلى المصرفى أن يكون أكثر حرصاً فى مثل هذه الظروف حيث ينبغى أن تتوافر لديه القدرة على التمييز بين القطاعات الأكثر تأثراً بهذه الأحداث والأزمات إذ أن الخطأ فى مثل هذه الظروف يكلف كثيراً. وعلى البنك بالنظر إلى طبيعة موارده أن يعمل بكافة السبل على تجنب مثل هذه الأخطاء.

ويرى الكثيرون أنه من الأصلح للبنك إزاء الأحداث المقلقة والأزمات أو حتى فى حالات الركود والكساد أن يحرص ويتروى ويتبنى شعار «لننتظر ونرى » ... ولكن على الجانب الآخر عليه أن يجتهد فى المساهمة فى إقامة المنهار بوسائله الخاصة وأعمال إختصاصاته والادلاء بنصائحه وإرشاداته وأن يحاول إنقاذ ما يمكن انقاذه مع توخى القدر المطلوب من الحرص والحيطة وهناك شعار أخر يصلح لكل زمان ألا وهو شعار «اقتسام المخاطر» وهو ما يدفع المصرف إلى تقدم العون والمساعدة إلى فروع التجارة والصناعة بمختلف أنواعها ومخاطرها. وهنا تبرز بطبيعة الحال أهمية «إدارة مركزية المخاطر» التى تحرص كافة البنوك المركزية على تواجدها ضمن هياكلها التنظيمية. إن إدارة مركزية المخاطر تمكن البنوك من الإلمام بمجمل الائتمان الممنوح لعميل ما ومن ثم تساعد المؤسسة المصرفية على اقتسام المخاطر وتفتيتها. ومن المؤكد أن الإلمام بوضع العميل لهو من العناصر الأساسية بالنسبة لأى عملية ائتمانية ولهذا العنصر أيضاً جوانب عديدة موضوعية وذاتية فى آن واحد. فمدير المشروع يسعى دائماً إلى أن تتوافر لديه وسائل التمويل اللازمة لمشروعه وهو لا يلجأ إلى البنوك أو مصادر التمويل الأخرى إلا لأسباب جادة بعد ممارسة جيدة لما يتمتع به من المراقبة المستمرة للأحداث والظروف المحيطة به والوعى والتنبه والدراسة الدقيقة المستقبل. فعليه إعداد الخطط المالية وبناء التوقعات مع حساب دقيق لقدر التأكد أو الإحتمالات المحيطة بتوقعاته. وهناك شعار يقول بأن «الإدارة تنبؤ» وهذا حقيقى فمهارة التاجر تتأكد فى الواقع من خلال قدرته على إستشفاف المستقبل.

إن السعى فى الحصول على الائتمان يتماشى تماماً مع سمات رجال الأعمال فى الوقت الراهن من حيث التطلع إلى تحقيق العائد الوفير والأرباح الكثيرة وزيادة أرقام التعاملات.

على أنه فى الجانب الآخر لا ينبغى أن يكون الائتمان هدفاً فى حد ذاته فهو وسيلة للإدارة وليس عنصراً أساسياً لها.

فقد يحدث فى كثير من الأحيان أن يتولد لدى طالب الائتمان شعور باليأس والفشل وحالات نفسية أخرى غير سوية عندما لا يستجاب إلى طلبه وتكون فكرة الائتمان عند مثل هؤلاء مرتبطة بإستمرارية الحصول عليه – بل إن هناك من القائمين على المشروعات ممن لا يقدرون دورهم فى الإدارة إلا فى حدود قدرتهم على الحصول على الائتمان ويرون فى الاستجابة إلى طلباتهم إرضاء لكرامتهم. فهم يرون أن البنك الذى يوليهم ثقته يؤكد من خلال ذلك قيمة الإدارة التى يدار من خلاله المشروع كما يعتبرون فى المقابل رفض طلب الائتمان بمثابة الإهانة الشخصية لهم بغض النظر عن أية أسباب موضوعية أخرى .

وعلى البنك فى الجانب الآخر أن يكون مدركاً لمثل هذه الحالات النفسية لدى بعض العملاء وعليه ممارسة القدر اللازم من الحس التجارى العالى مع القدرة على الفحص والتحليل.

إن البنك فى الواقع يقدم خدمة جليلة لعميله عندما يضع عنه ائتماناً لا مبرر له بدلاً من مساعدته على الحصول عليه عندما تتوافر المبررات الحقيقية لذلك. إن حد الائتمان المقرر والعامل الشخصى لدى كل من المانح والمتلقى ينبغى أن يكونا ثمرة تعاون بين البنك والعميل فى إطار من الثقة المتبادلة، وفى إطار تعرف البنك على عميل الائتمان ينبغى على البنك أن يكون على علم بنوع المنتج الذى يشتهر العميل بإنتاجه ودرجة جودة منتجاته وخدماته وموقع هذه المنتجات والخدمات فى السوق – هذا إلى جانب نظام العمل بالمشروع وأخلاقيات القائمين على الإدارة – وعلى الرغم أن عدداً كبيراً من هذه المعلومات لا سيما ما يمس منها الأفراد هى فى المقام الأول معلومات شخصية تتعلق بإنفعالات وتصرفات إنسانية ولكن لا ينبغى تجاهلها.

وفى المدن الكبيرة قد يكون من الصعب تكوين رأى سليم عن أخلاقيات العميل وسلوكياته على عكس التجمعات الصغيرة حيث يصبح الأمر أكثر سهولة ... وفى جميع الأحوال فإن الإتصالات والعلاقات العامة مع المعارف والأصدقاء والخبرة تمكن البنك فى أغلب الأحيان من تقييم صفات وأخلاقيات عملائه . هذا بالإضافة إلى أن العميل الذى يخدع مصرفه سرعان ما يجد أبواب البنوك الأخرى موصدة أمامه. ثم هناك التخوف من التعرض للمحتالين بما لدى هؤلاء من صفات النصب والتحايل وإختفائهم قبل إكتشاف أمرهم فتخشى البنوك من مثل هؤلاء ممن يبدون بمظهر لامع خداع والذين ينبغى التنقيب عن خباياهم وسوابقهم قبل الشروع في التعامل معهم وبقدر السهولة التى يلاقيها المصرف فى متابعة ومراقبة الغرض الذى من أجله يمنح القرض المخصص لتمويل القيم الثابته فإنه يلاقى صعوبة بالغة بل ربما إستحالة متابعة إستخدام القرض قصير الأجل. حيث أن رأس المال العامل فى الحالة الأخيرة سرعان ما يدخل ضمن حساب التشغيل ويذوب معه دون أن يتمكن البنك من ملاحقة سيره ومتابعة مبررات الإستخدام.

وقد يفيد فحص المستندات المحاسبية وتحليل محتواها فى تتبع مسار العملية وإنه لم ينحرف عن الهدف الأساسى المرسوم لها– ولكن قد يتدخل سوء الحظ وتفشل المستندات فى إثبات ذلك وهنا يصبح من الصعب بل من المستحيل المتابعة بالرجوع إلى الوراء.

إن درجة إتقان العميل لإدارة مشروعه عنصر هام أيضاً ينبغى أن يؤخذ فى الحسبان مثله مثل الأخلاقيات تماماً. فعلى العميل أن يكون على دراية تامة بمهنته يعرف كيف يبيع وكيف يشترى مع القدر الكافى من الحيطة والحذر والجرأة المحسوبة. أن حسن النية والأمانة ورقة التعامل التى قد يتحلى بها التاجر فى مجال عمله لا تكفى بل يلزم تجنب التعامل مع العملاء المفرطين فى التفاؤل والجهلة والضعفاء ممن يتميزون بحب المغامرة والمخاطرة فيعرضون المصرف لمواقف يصعب الخروج منها . وهناك جانب آخر ينبغى النظر إليه بعين الإعتبار فى مجال علاقة البنك بعميلة أيضاً يتمثل فيما قد يتميز به بعض العملاء من رؤساء المشروعات من ثراء – فهذا الثراء يوفر أيضاً ضمانات إضافية ولاسيما عندما يتاح للمصرف أن يتصرف فى المال عند الأقتصاد كما أنه تعبير إضافى عن قوة المشروع وعناصر التخصص فيه – وقد جرى الإعتقاد بأن الثروة خاصة الإعتياد على إمتلاكها تكسب صاحبها خصائص الإدارة الجيدة ولكنها خصائص تكون مزودة بروح المخاطر والمغامرة المحسوبة لأن الشخص الذى يكون فى أكثر الأحوال مدركاً للمسئولية يخشى المخاطرة والمغامرة أكثر من غيره ... وعلى الجانب الاخر لا ينبغى الإنسياق وراء المظاهر المضللة فقد تكون مظاهر الثراء خادعة فى بعض الأحيان بل على المرء أن يتشكك ولا تأخذه المظاهر الخارجية البراقة ،، ويجب ألا يغيب عن الذهن بطبيعة الحال المشاكل التى قد يتعرض لها البنك مثلاً إزاء ما يجرى تطبيقه فى الشركات المغلقة – كما لا ينبغى إطلاقاً أيضاً إهمال مسألة الأملاك العقارية والرهن المتعلق بها فلنتذكر دائماً أن الرهن عبارة عن إحتجاز القيمة الثابتة كضمان – وفور توقيع الرهن يصبح من حق الدائن التصرف فى القيمة وله سلطة بيعه وإستلام ثمنه ورغم ذلك فإن القيمة الثابته المرهونة لا تتوفر للمصرف عنصر التهدئة والإطمئنان إلا بقدر ما تتمتع به حرية وتحرر من أية رهونات جانبية أخرى.

وهناك أيضاً من العملاء ما يجرى العرف على تسميتهم بالعملاء المتميزين وهؤلاء ينبغى أن تتضمن الدراسات الإئتمانية بشأنهم الفحص الدقيق لأوضاعهم وعلى البنك أن يستوفى كافة المستندات والمعلومات التى تؤيد إمتيازات هؤلاء العملاء.

ولايجب النظر فى طلب الإئتمان دون دراسة وافية للموقف المالى للعميل من كافة جوانبه وهنا دعونا نؤكد مرة أخرى على أنه من المهم توجية وفحص ميزانية العميل ودراسة عناصرها نحو خدمة الهدف من منح الإئتمان. ولنأخذ مثالاً على ذلك وهو حالة عدم كفاية الموارد مما يدعو إلى إستدعاء جانب من رأس المال العامل أو الإلتجاء إلى قروض قصيرة الأجل فقد يحدث كثيراً أن يحتاج المشروع إلى قروض قصيرة الأجل لمواجهة مصروفات إستثمارية وعلى البنك فى هذة الحالة أن تكون لدية إمكانية الإستجابة لهذا الطلب الذى يعتبر من الناحية المالية ومن الناحية المصرفية من الممارسات التى تحمل مخاطر كبيرة – فالإئتمان قصير الأجل فى هذه الحالة يكون قد إنحرف عن هدفه ومن خلال لعبة المد والتجديد قد يتحول الإئتمان قصير الأجل إلى إئتمان متوسط الأجل. وقد يكون العميل جاهلاً بحرفية العمل وأصوله ويكون كل ما يبغيه هو الحصول على قرض ولا يهمه كثيراً الشكل أو الصيغة التى يكون عليها هذا القرض.

أما البنك من جانبه فإنه يمتلك أدوات الحرفة وله أن يلجأ إلى الإداة الصحيحة التى يمكن من خلالها الإستجابة إلى طلب العميل وإحتياجاته، وإذا دفعته الرغبة فى مساعدة العميل إلى إهمال جانب من الهدف من منحه القرض فى صورته الأصلية فهو بذلك قد يلحق الضرر بعملية وبالبنك أيضاً – وعلى البنك – فى كافة الظروف ألا يكون مجرد ممول لعملية فحسب بل عليه وبقدر المستطاع أن يكون المستشار الذى لا يبخل عليه بالنصح والإرشاد التى من خلالها تعديل طلب القرض أو تغيير شكله.

وبعد – فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع الإئتمان العرض الوافى – الذى يجب أن يلم به كل من يعمل فى أى من المجالات الإقتصادية والمالية والصناعية والتجارية – لأنه حاليا كثيرا ما تلجأ إليه معظم المؤسسات.

التخطيط الاقتصادى أساليبه ومعاييره

دكتور/ أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

بإمكان الدولة بما تملك من وسائل وما لديها من سلطات أن تمارس دوراً مهماً فى التأثير على معدل النمو الاقتصادى وتوجيه التنمية الاقتصادية. والتخطيط يعنى بصفة عامة أنه عملية عقلانية تستهدف عن طريق تدخل الدولة أو الفرد تحقيق أهداف معينة مع تحديد الوسائل اللازمة لبلوغ تلك الأهداف فضلاً عن التنسيق فيما بين تلك الأهداف وهذه الوسائل بما يحقق الأهداف المقررة بأقصى درجة من الكفاءة.

وقد ينصرف التخطيط لتحقيق التنمية الاقتصادية مثل مضاعفة الدخل القومى فى فترة زمنية محددة وقد يهدف التخطيط لأغراض أخرى مثل التخطيط لإعداد الدولة للحرب وكذلك التخطيط لتعمير ما خربته الحرب ومثل التخطيط لسيناء وبورسعيد والتخطيط لتفادى آثار الأزمات الدورية التى تصيب الدول ذات النظم الرأسمالية وتختلف الخطط من حيث طول المدة ومن حيث الشمول ومن حيث ما تنطوى عليه من التفصيل.

1 - وينقسم التخطيط من حيث الفترة الزمنية إلى:

1- الخطة الطويلة الأجل وتتراوح فترة التخطيط فيها ما بين عشر سنوات وعشرين سنة ويتم فيها وضع الخطط العريضة لاتجاهات التطوير دون الدخول فى التفاصيل وأن يكون المدى الزمنى لها بحيث يتسع لمعالجة المشاكل الأساسية التى تتصدى لها الخطة أو أن يسمح لإنجاز المشروعات التى تستغرق إنجازها فترة تزيد عن المدة المألوفة للخطط الأخرى.

2- الخطة متوسطة الأجل فيتراوح طولها فى المعتاد بين ثلاث وسبع سنوات وتوضع بحيث توضح بدرجة أكبر من التحديد والتفصيل كيف يتم تحقيق أهداف الخطة طويلة الأجل فى إطار برنامج زمنى وخطوات محددة على مدار السنوات المقررة للخطة ومن ثم تتضمن مختلف المشروعات المزمع القيام بها على مدار سنواتها ومن الموضح أن من شأن قصر المدة أن يتزايد المقدار على صدق التنبؤ باتجاهات التقدم والأحوال الاقتصادية وأن تتزايد الثقة فى مكان تحقيق الأهداف المقررة وقصر المدة يزيد الثقة فى إمكانية جنى منافعها مما يولد لدى الأفراد حافزاً قوياً للعمل على إنجازها حيث أنه لا نجاح الخطة ينبغى أن تعبئ التأييد الشعبى لها.

3- الخطط قصيرة الأجل خطط سنوية أو تنفيذية حيث يتم تحديد أهدافها وكذلك الوسائل المطلوب استخدامها لبلوغ تلك الأهداف بأكبر درجة من التفصيل مثل تحديد معدل نمو الدخل القومى ومعدلات نمو الإنتاج والناتج لمختلف القطاعات والصناعات وكذلك تحديد دقائق السياسات النقدية والائتمانية والضريبية وسياسات الأسعار والأجور وتتحقق الأهداف بالأثر التراكمى للخطط السنوية فى إطار الخطط المتوسطة التى ينظر فى تحديد أهدافها هى الأخرى إلى تحقيق الأهداف الكبرى للخطة طويلة الأجل.

2 - أما بالنسبة لشمول الخطة فإنها تنقسم إلى:

2 - 1 - أسلوب تخطيط مشروع فمشروع حيث يتم تخطيط مشروعات يرى أن تنفيذها له أهمية حيوية فى دفع عجلات التنمية الاقتصادية وتدرج هذه المشروعات فى قائمة واحدة أو برنامج ولا يغير هذا من كون أن هذه المشروعات قد خطط كل منها على حدة كما أن هذه المشروعات لا ينتج عنها ما يؤلف بنياناً متكامل الأجزاء وتفتقد النظرة المتكاملة للاقتصاد القومى ويجمع الاقتصاديون على وجوب استبعاد أسلوب تخطيط مشروع فمشروع من حظيرة التخطيط الاقتصادى.

2 - 2 - أسلوب التخطيط الجزئى أى التخطيط المتكامل للاستثمار أو تخطيط قطاع معين كالقطاع العام بأكمله أو تخطيط منطقة معينة أى التخطيط الإقليمى ويتميز عن الأسلوب السابق بأنه يشكل بنياناً متكامل الأجزاء بالنسبة للقطاع أو المنطقة محل الاعتبار وذلك فى ضوء الموارد المتاحة لتمويل الاستثمار فى البرنامج المتكامل حيث يتم فى البداية حصر الموارد المتاحة وتوزيعها على مختلف القطاعات ثم توزيع الموارد المخصصة لكل قطاع على المشروعات المتعلقة به ولهذا الأسلوب ما يبرره سواء من حيث توافر البيانات أو لإنخفاض مستوى الإدارة وغير ذلك من الأسباب، ويعيب هذا الأسلوب عدم إدخال القطاعات الأخرى فى الإعتبار.

2 - 3 - أسلوب التخطيط الشامل حيث يتم وضع خطة شاملة لكل من القطاع العام والخاص مع التنسيق بينهما بما يتفق مع أهداف الخطة الكلية وعلى أساس أسلوبين أولهما الانتقال من أعلى إلى أسفل والثانى من أسفل إلى أعلى ففى الأول يتم تقرير أهداف مبدئية على أساس كلى أى بالنسبة للاقتصاد القومى على أن توزع بعد ذلك على مختلف القطاعات والمناطق وفى الثانى يتم تجميع مشروعات الاستثمار التى يقترح القيام بها سواء من جانب القطاع العام أو الخاص لتتدرج بعد ذلك فى برامج لمختلف القطاعات أو المناطق ويتم فى كلا الأسلوبين عملية التقريب المتتابع حيث يقتضى إجراء تعديلات مستمرة للخطط سواء على المستوى القومى أو على المستوى القطاعى أو على مستوى المشروعات بما يتمشى معه فى النهاية بلوغ خطة متناسقة ممكنة التحقيق.

3 - ما تنطوى من التفصيل أى:

3 - 1 - التخطيط المركزى:

لا يقتصر الأمر على تحديد الخطة الاقتصادية بتحديد عدد من الأهداف وإنما يتطرق من ذلك إلى صياغة خطط تفصيلية لمختلف القطاعات فضلاً عن خطط فردية تلتزم بها المشروعات فى مزاولة نشاطها الاقتصادى حيث لا يقتصر الأمر على تحديد القيمة الإجمالية للإنتاج مثلاً بل تتناول الخطة أيضاً تحديد ماهية السلع التى يتعين إنتاجها بل والأثمان التى يعرض بها الإنتاج للبيع أى تتم ترجمة معظم الأهداف التى تتضمنها الخطة إلى مجموعة من الأوامر والتعليمات الملزمة وبذلك تحل الأوامر والتعليمات محل قوى السوق فى توزيع الموارد الاقتصادية على وجوه الاستعمال ولا يعنى ذلك أنه ليس للوحدات الاقتصادية صوت فى تحديد الأهداف ذلك أنه كما سبق أن أوضحنا صياغة الخطة الاقتصادية إنما يقوم على أساس انتهاج أسلوبى التخطيط من أعلى إلى أسفل والتخطيط من أسفل إلى أعلى فى نفس الوقت وبذلك فإن مقترحات الوحدات الاقتصادية تؤخذ فى الاعتبار عند صياغة الخطط الاقتصادية وبذلك فإنه فى ظل التخطيط المركزى تتطرق الخطة إلى تنظيم أدق التفاصيل فى النشاط الاقتصادى عن طريق الأوامر والتعليمات التى تصدرها السلطات القوامة على التخطيط.

3 - 2 - التخطيط اللامركزى:

فى اللامركزية تقتصر الخطة الاقتصادية على تحديد عدد من الأهداف الكلية التى يتسنى بتحقيقها بلوغ الأغراض العامة للخطة وبذلك تمثل الخطة الاقتصادية فى بنيان متناسق من الأهداف الكلية دون أن تتطرق إلى تحديد أهداف مفصلة لمختلف المشروعات التى يتألف منها الاقتصاد القومى وتقوم السلطات القائمة على التخطيط فى حفز المشروعات على انتهاج السبل المؤدية إلى تحقيق أهداف الخطة الاقتصادية باستخدام مختلف أساليب الرقابة الحكومية على النشاط الاقتصادى.

وتنقسم أساليب الرقابة إلى أساليب مباشرة وأساليب غير مباشرة ففى المباشرة تتمثل فى قواعد تضعها الدولة وحدود ترسمها للسلوك الذى يتعين انتهاجه فى المحيط الاقتصادى أما فى الغير المباشرة فيتم الاعتماد على قوى السوق أى على جهاز الثمن فى تحقيق الأهداف وذلك بتغير بعض العناصر التى يؤسس عليها الأفراد تصرفاتهم فى المحيط الاقتصادى حيث يتسنى الانحياز بهم إلى سلوك السبل الكفيلة بتحقيق الأغراض مثل السياسة الضريبية والعديد من أدوات السياسة النقدية والائتمانية، وبذلك فإن التخطيط فى صورته اللامركزية الخالصة يفترض الاعتماد على أساليب الرقابة غير المباشرة وحدها وليس على إصدار الأوامر والتعليمات أى أنه فى ظل التخطيط اللامركزى تقف الخطة عند حد تقرير أهداف كلية دون التطرق منها إلى تقرير أهداف مفصلة. ولم يعد هناك فصل تام بين المركزية واللامركزية حيث اتجهت النظم الاشتراكية فى الخمسينات نحو اللامركزية فى تخطيط الحياة الاقتصادية وأصبحت الخطة مجموعة من الاهداف الكلية التى يستهدف تحقيقها بالنسبة لعدد من المتغيرات الاقتصادية ولم تعد تتطرق إلى تحديد أهداف إنتاجية مفصلة للمشروعات وإنما أصبح يعتمد فى حفز المشروعات على تحقيق الأهداف الكلية المقررة بالخطة على الأساليب المباشرة وغير المباشرة للرقابة على النشاط الاقتصادى تمثل هذا فى الاعتراف للمشروعات بدرجة أكبر من الحرية فى إدارة شئونها وزيادة الاعتماد على الحوافز لتحقيق درجة أكبر من الاستعمال الرشيد للموارد الاقتصادية.

وفى النظم المختلطة حيث يوجد قطاع عام يعيش جنباً إلى جنب مع قطاع خاص يلعب دوراً هاماً فى الاقتصاد القومى ولذا فإن الخطة تكون ملزمة للقطاع العام وبالنسبة للقطاع الخاص تبنى على أساس الاختيار أى تكون الأهداف أهدافاً تأشيرية لا تتمتع بقوة إلزامية بالنسبة للمشروعات التى تتألف منها ويطلق على ذلك النوع بالتخطيط التأشيرى حيث يتم توفير الإطار العام دون إرغام أحد على الإذعان لأحكامه ولقد تم تحديد الإطار على أساس المشاورات بين المخططين وممثلى رجال الأعمال والنقابات وغيرهم.



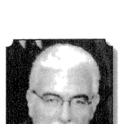




أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها







يتقدمون بخالص التهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى أ.ح

جـــلال يـاســيـن

على ثقة القيادات السياسية

بمد خدمة سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك لما قام به سيادته من إنجازات ونجاحات عديدة

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

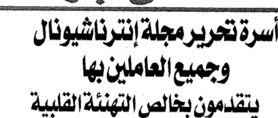












أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهنئة القلبية

للسيد اللواء مهندس

على الدين أبو سمره

على ثقة القيادات السياسية

بمد خدمة سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك لما قام به سيادته من إنجازات ونجاحات عديدة

ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك













ميناء السخنة

توقيع عقد حق إنتفاع لإقامة محطة صب سائل ورصيف بحري بين هيئة موانى البحر الأحمر وشركة تنمية ميناء السخنة

فى إطار التعاون والتنسيق الدائم بين وزارة النقل ممثلة فى هيئة موانى البحر الأحمر وبين شركة تنمية ميناء السخنة شهد السيد الوزير محمد منصور (وزير النقل) مراسم التوقيع على عقد إنشاء وتشغيل محطة صب سائل ورصيف بحرى بالحوض الثالث بميناء السخنة وذلك بين اللواء / هشام السرساوى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر والربان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة.

بموجب العقد المشار إليه تقوم هيئة موانى البحر الأحمر بتقديم مساحة 150.000 متر كمرحلة أولى لشركة ميناء السخنة كحق إنتفاع وذلك لإقامة المحطة موضع العقد.

تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بإنشاء وتشغيل محطة صب سائل وإقامة رصيف بحرى (Jetty) لخدمة مشروع إنشاء وتشغيل محطة المستودعات والصهاريج الأرضية لتخزين ومناولة المنتجات البترولية والكيماوية السائلة بكافة أنواعها واستلام وتداول المنتجات البترولية والكيماوية والقيام بعمليات تموين السفن.

كما تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بتوفير التمويل اللازم لإقامة المشروع ووضع التصميم الإنشائى مع القيام بأعمال الحفر والتكريك الأساسى للحوض المائى للمحطة وإنشاء الرصف طبقاً للرسومات والتصميمات الهندسية وفق المعايير والنظم البحرية مع استخدام مواد ومعدات ذات جودة عالية ومراعاة كافة الالتزامات والاشتراطات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة.

يقام المشروع على مساحة 150.000 متر كمرحلة أولى داخل ميناء السخنة بتكلفة حوالى 70 مليون دولار.

تقوم الشركة بإنشاء رصيف بحرى بطول 400 متر وعرض 125 ومساحة مائية أمامه بعرض 250 متر وعمق 17 متر ويسمح بتراكى ناقلات البترول العملاقة حتى 200 ألف طن حمولة كلية.

يخدم هذا المشروع العديد من المشروعات الاستثمارية العملاقة المقامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس خاصة مشروع الأمونيا (تكلفته الاستثمارية 550 مليون دولار) ومشروع الميثانول (600 مليون دولار).



الوزير محمد لطفى منصور



اللواء/ هشام السرساوى



الربان/ أسامة الشريف

تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بإسناد إدارة المشروع لشركة سونكر لتموين السفن (إحدى شركات مجموعة أميرال للاستثمار مشاركة مع بعض شركات وزارة البترول) وذلك لما لها من خبرة ودراية فى تشغيل محطات الصب السائل.

يعد مشروع محطة الصب السائل والرصيف البحرى أحدى مشروعات شركة تنمية ميناء السخنة وفق المخطط العام للميناء حتى 2020 والذى وافق عليه مجلس الوزراء عام 2003.

يوفر المشروع 400 فرصة عمل مباشرة للعمل داخل المحطة والرصيف كما يخدم المشروعات البترولية والكيماوية بالمنطقة التى توفر 4000 فرصة عمل بها.

كل هذا يأتى بدعم من السيد وزير النقل الذى يرعى ويدعم الاستثمار الجاد على أرض مصر تنفيذاً لبرنامج السيد الرئيس محمد حسنى مبارك لإقامة المشروعات العملاقة على أرض مصر لتوفير المزيد من فرص العمل للأجيال القادمة.

ميناء السخنة تجلب المزيد من الأوناش الحديثة

إستكمالاً لمراحل النمو والتوسع التى تقوم بها ميناء السخنة جلبت مؤخراً 7 أوناش جديدة اثنين منها من نوع Super Post Panamax (STS) والخمسة الآخرين من نوع RTG. وتتميز هذه الأوناش بالكفاءة العالية والحداثة حيث يستطيع حامل الأوناش الوصول إلى 60 متراً إرتفاعاً عن الأرض وتستطيع أيضاً تفريغ وتحميل أحدث جيل من سفن الحاويات والتى يصل عرضها إلى 22 متر. أما أوناش التستيف من نوع RTG فهى من طراز (1+5) وسوف تعمل فى ساحات تستيف الحاويات والتى تكون بعرض 6 حاويات وبارتفاع 5 حاويات. ومن المقرر أن يتم تجهيز الأوناش الجديدة بوحدات تحكم وتوجيه حديثة للغاية.

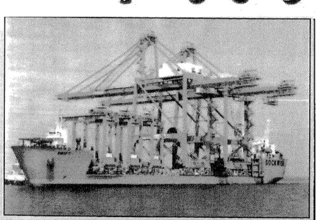
ومع العمل بتلك الأوناش الجديدة سترتفع الطاقة الإستيعابية لتداول الحاويات فى الميناء إلى 600.000 وحدة مكافئة (TEU) كل عام.

وقد علق الربان أسامة الشريف، رئيس مجلس إدارة تنمية ميناء السخنة قائلاً «إن جلب وإستخدام تلك الأوناش الحديثة تعد خطوة هامة فى مراحل النمو والتطوير بالميناء، فمما لا شك فيه أنها ستعمل على زيادة إنتاجية الميناء ورفع كفاءة العمل إلى جانب زيادة طاقة الميناء لتداول عدد أكبر من الحاويات. هذا وتسير الميناء بخطى ثابتة لتحقيق أهداف النمو المرجوة وفقاً للمخطط الرئيسى الذى تم وضعه منذ بداية المشروع».

وقد شهدت ميناء السخنة حركة نمو متزايدة لسفن الحاويات خلال السنوات الماضية. وقد تم مؤخراً توقيع عدد من العقود مع خطوط حاويات جديدة لاستخدام ميناء السخنة لنقل بضائعها عبر مصر.

وتقوم حالياً ميناء السخنة بالتفاوض من أكبر الخطوط الملاحية فى العالم التى تنقل البضائع بين آسيا وأوروبا. ومن المؤكد أن هذه المفاوضات ستنتهى بنتائج إيجابية تتضمن زيادة تداول البضائع وزيادة حركة السفن بالميناء.

ومن الجدير بالذكر أن ميناء السخنة تستقطب العديد من المشروعات والصناعات والتى ستؤدى بدورها إلى زيادة تداول بضائع الصب والبضائع الخاصة ببناء تلك المشاريع العملاقة. وتشمل تلك المشروعات الهامة مصنع لتكرير السكر ومشروع لإنتاج الوقود الحيوى.



ومن المتوقع مع زيادة حجم الأعمال بالميناء ومع الإستمرار فى التوسع والنمو أن تستثمر الميناء 50 مليون دولار لجلب 11 ونش إضافى منها 3 أوناش تنقل البضائع من السفن إلى الميناء و8 أوناش تحمل البضائع داخل الميناء.



لمسة وفاء

«إحتفالية كبرى بميناء بورسعيد»

فى أمسية رائعة على ضفاف قناة السويس أقيم بفندق سونستا بورسعيد إحتفالية كبرى فى منتصف الشهر الماضى يسودها مشاعر الحب والدفء والوفاء لرجل تلاحمت معه أفئدة قطاع عريض من العاملين فى قطاع النقل البحرى لما لمسوه من سيادته من دماثة الخلق والجهد المتواصل وإضافة الجديد فى تلك المرحلة الراهنة التى تشهد العديد من التنافسات والصراعات القوية على صعيد النقل البحرى وإن كانت موانى بورسعيد العملاقة قد أثبتت جدارتها ونجاحها بقوة وسطرت إسمها من نور على خريطة الملاحة العالمية وإن كان هذا يرجع إلى كوكبة من القيادات التى أدارت ذلك الصرح بمزيد من التخطيط والإدارة الناجحة الذى كان لها أثرها الملموس على الساحة العالمية.

ولعل من تلك الكوكبة التى أضافت الكثير وسعت إلى وضع خطوات ومراحل لازال أثرها حتى الآن .. القائد اللواء/ هشام السرساوى. رئيس هيئة موانى البحر الأحمر الحالى والذى أدار موانى بورسعيد وأضاف الكثير ولعل مرحلة تطوير ميناء غرب بورسعيد خير شاهد على ذلك لينهض بهذا الميناء العملاق ليدخل فى منظومة تلك الموانى الواعدة.

فكان لازماً بعد تلك المحصلة الناجحة التى تولاها السرساوى - بتلك الموانى أن تتم دعوة سيادته من أخيه وصديقه اللواء / شيرين حسن رئيس هيئة ميناء بورسعيد لتكريمه لما أضافه سيادته من إضافات ولمسات كان لها الأثر الإيجابى وفى تلك الأمسية الرائعة كانت القلوب والعيون تتسابق للمصافحة والشوق لتلك الشخصية والتى تركت أثراً طيباً فى قلوب العاملين والتى أنصهرت معه فى بوتقه واحدة يملؤها شعار الحماس والاجتهاد ومواصلة المسيرة.

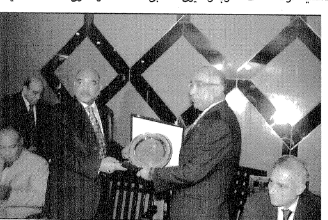
تضمنت الإحتفالية كبار قيادات النقل البحرى والقيادات السياسية والتنفيذية بمحافظة بورسعيد وفى مقدمتهم اللواء/ شيرين حسن رئيس ميناء بورسعيد الذى استقبل صديقه وأخيه بصدر يملؤه الشوق والتقدير.

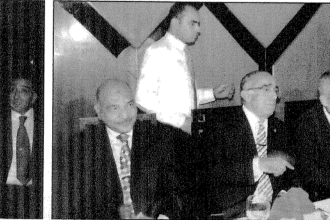
اللواء/ أحمد عبد الفتاح ندا مساعد أول وزير الداخلية ومدير أمن بورسعيد.

اللواء / توفيق أبو جندية رئيس ميناء دمياط واللواء جلال يس رئيس شركة حاويات بورسعيد وممثلين عن هيئة قناة السويس وكبرى شركات الملاحة التوكيلات والخطوط الملاحية الكبرى وكذا أعضاء غرفة ملاحة بورسعيد برئاسة حمد الصياد رئيس غرفة وسعيد على رئيس غرفة ملاحة البحر الأحمر وقيادات شركة ترست وقائد القاعدة البحرية ببورسعيد.

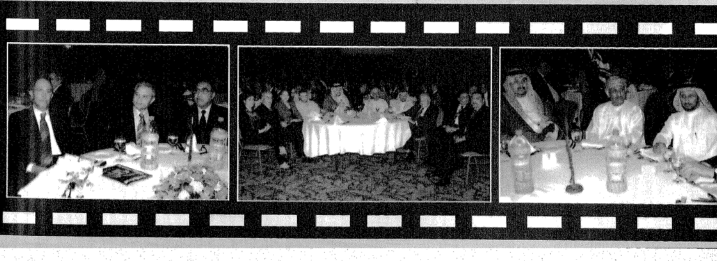
هذا وقد تبادل الجميع الذكريات والتهانى والهدايا تقديراً لهذه الشخصية المحبوبة وتمنوا لسيادته التوفيق فى موقعه الجديد ليواصل رحلة العطاء والانجاز لتتواصل مسيرة الانجازات ونهضة الموانى المصرية.

فى ظل المنظومة الكبرى التى تنتهجها وزارة النقل المصرى بنهضة موانيها بقيادة المهندس/ محمد منصور وزير النقل الذى يحرص دائماً ويساند كافة المراحل التى تخطوها تلك الموانى لتظل رافعه إسم مصر على خريطة الملاحة







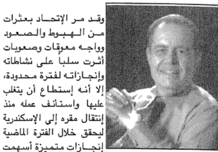




ثلاثـــون عامــاً مــن الإنجــاز

تغطيـة
ميادة محمود
ياسمين عبد المجيد

أنشئ إتحاد الموانى البحرية العربية منذ ثلاثون عاماً كأحد الإتحادات العربية النوعية المتخصصة بقرار من مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ليمارس عمله فى أكتوبر 1976 لتحقيق التكامل الإقتصادى العربى والتنمية الإقتصادية وتدعيم التجارة العربية البينية.



المهندس/ محمد لطفى منصور
وزير النقل المصرى

وقد مر الإتحاد بعثرات من الهبوط والصعود وواجه معوقات وصعوبات أثرت سلباً على نشاطاته وإنجازاته لفترة محدودة، إلا أنه إستطاع أن يتغلب عليها واستأنف عمله منذ إنتقال مقره إلى الإسكندرية ليحقق خلال الفترة الماضية إنجازات متميزة أسهمت بفاعلية فى تطوير قدرات الموانئ البحرية العربية سواء من حيث الإمكانيات الفنية والبشرية أو رفع كفاءة الخدمات التى تقدمها ودرجة القدرة على المناولة فى مواجهة الموانئ الدولية...

عقد الإجتماع الدورى الثالث والثلاثون لمجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية بالإسكندرية خلال الفترة (4 – 6 نوفمبر 2006) تحت رعاية معالى المهندس/ محمد لطفى منصور" وزير النقل المصرى، وبرئاسة سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام ورئيس مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية، واللواء/ عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد، وبحضور لفيف من كبار المسئولين ورجال الإقتصاد ورجال القوات البحرية على رأسهم د/ أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية، معالى د/ زياد الظاظا وزير النقل الفلسطينى ، اللواء/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى المصرى وممثل وزير النقل، اللواء/ عادل لبيب محافظ الإسكندرية،

د/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى واللواء/ مهاب ماميش رئيس أركان القوات البحرية المصرية.

وفى الجلسة الإفتتاحية رحب الجميع بالوفود المشاركة وتمنوا لهم إقامة طيبة فى مدينة الإسكندرية الميناء الأول لمصر منذ 4 آلاف سنة قبل الميلاد تلك المدينة العريقة ذات التاريخ المشرف...

وفى كلمته عبر اللواء/ عادل لبيب محافظ الإسكندرية عن أهمية الجهود المبذولة لتطوير الموانئ العربية باعتبارها الركيزة الوسطى والأساسية الموجودة فى محور ومركز الكرة الأرضية وتمر بها التجارة بين الجنوب والشمال والشرق والغرب.

والتنسيق الكامل هو الذى يضعنا على خريطة المنافسة العالمية، وذلك ببنى إستراتيجية واحدة تخدم هدف موحد وهو التعاون والعمل المشترك.

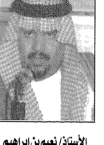
وهذا ما أوضحه الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس الإتحاد ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام من أن الإتحاد قد أنجز العديد من الدراسات الفنية المتخصصة لتوحيد النظم والهياكل والأجور ووضع إستراتيجية لتنمية الموارد البشرية وأسس حماية البيئة البحرية، وذلك بجهد (22) عضو عامل ينتمون إلى 18 دولة عربية بالإضافة إلى 23 عضو منتسب من ست دول عربية.

وإنطلاقاً من الجهود المبذولة والإنجازات المتحققة تم إختيار الاتحاد لتولى أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى فى إطار مجلس وزراء النقل العربى.

وقد صرح د/ أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية أن المجلس قام بدراسة معوقات التجارة بين الدول العربية،

وقد أوضحت هذه الدراسة أن المعوقات الفنية ونقص الخدمات والبنية الأساسية خاصة فى منظومة النقل بين الدول العربية – هى السبب الرئيسى، ولذلك فقد أولت معظم الدول العربية إهتماماً كبيراً لتطوير الموانئ القائمة وإنشاء موانئ جديدة.

وعلى الرغم من الأحداث السياسية المؤسفة التى يمر بها العالم العربى إلا أن المؤشرات الإقتصادية أظهرت تقدماً ملحوظاً فقد تعدى الناتج المحلى الإجمالى لعام 2005 التريليون دولار، كما زادت الإستثمارات البينية العربية من 6 مليار دولار إلى 36 مليار دولار خلال الثلاث سنوات الأخيرة ، وإرتفع حجم التجارة من 640 مليار دولار إلى 870 مليار دولار خلال عام 2005.



الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم
رئيس الإتحاد ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام

تحدث اللواء/ مختار عمار عن دور الإتحاد فى توحيد الصف العربى والإستعانة بالآراء والخبرات من كافة الدول العربية، والعمل على تعميم نظم الإدارة الإلكترونية فى كافة الموانئ العربية إيماناً منه بأن الإدارة السليمة للميناء من أهم مقومات الميناء العصرى وتسهم فى عملية تسهيل التجارة الدولية فى ظل نظام عالمى جديد لا مكان فيه للكيانات الضعيفة.

صرح اللواء/ عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد بأن الإجتماعات التى حضرها ممثلو 16 دولة قد تولت تعميم وتنفيذ قرارات مجلس وزراء النقل العربى فى دورية (19) ، وتناولت الخريطة الإستثمارية للإتحاد وتحديد المعايير المطلوبة لقياس معدلات الأداء بالموانئ البحرية العربية طبقاً للمعدلات العالمية، وعلاقة الإتحاد بالإتحادات الفنية النوعية الأخرى خاصة العاملة فى نفس المجال.



اللواء بحرى
محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى





اللواء بحرى
إبراهيم يوسف
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية



اللواء بحرى
عصام الدين بدوى
أمين عام الإتحاد الموانى البحرية والعربية

هذا وقد أقر الإتحاد تكثيف الإتصالات والزيارات للدول العربية غير الأعضاء لحث المسئولية فيها على الإنضمام، كما تم التأكيد على إستكمال تطوير موقع الإتحاد على الإنترنت ومتابعة مشروع إصدار مجلة الإتحاد على أن يتم عرض ذلك فى الإجتماع الدورى الرابع والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد المقرر له الإنعقاد فى شهر مارس 2006 فى جمهورية السودان.

وبعد إنتهاء جلسات الإجتماع أقيم إحتفال بمناسبة مرور 30 عاماً على الإتحاد تم فيه تكريم العديد من الرموز والشخصيات الرائدة فى المجال ومنها:

د/ محمد لطفى منصور

وزير النقل المصرى وينوب عنه فى تسلم التكريم اللواء/ مختار عمار.

لواء بحرى/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى المصرى

د/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

تكريم روح وإسم اللواء / أحمد حميده الأمين العام السابق للإتحاد

الأستاذ / نعيم بن إبراهيم النعيم مدير عام ميناء الملك عبد العزيز البحرى ورئيس الإتحاد لواء بحرى / إبراهيم يوسف إبراهيم رئيس ميناء الإسكندرية

الأستاذ/ محمد شوقى يونس رئيس شركة الملاحة الوطنية وأناب عنه الربان/ حسن الشربينى

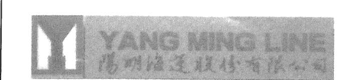
لواء بحرى/ عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية

د/ زياد الظاظا وزير النقل الفلسطينى

أ/ رشيد عليو مستشار مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

إختتم مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعيته العمومية أعماله بمشاركة معالى المهندس/ زياد الظاظا وزير النقل والمواصلات الفلسطينى ضيف شرف الإتحاد بزيارة لميناء الإسكندرية العريق للوقوف على أهم مراحل التطوير بالميناء، مما كان له أكبر الأثر فى نفوس السادة الأعضاء.

وفى ختام الإجتماعات قام مجلس الإدارة برفع برقيات شكر إلى فخامة الرئيس محمد حسنى مبارك لشكره على دعمه للعمل العربى المشترك والإتحادات العربية النوعية المتخصصة، ومعالى الدكتور/ محمد لطفى منصور – وزير النقل المصرى لكرمه فى إستضافة الوفود العربية المشاركة فى الإجتماعات ودعمه المستمر لمقر الأمانة العامة للإتحاد وسعادة اللواء/ محمد إبراهيم يوسف – الرئيس السابق لهيئة ميناء الإسكندرية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس الإتحاد العربى للناقلين البحريين والسيد اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية لجهودهما المبذولة فى تطوير ميناء الإسكندرية كميناء عربى واعد، ومشاركتهم بفاعلية فى إجتماعات مجلس الإدارة.



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V CLIFTON BRIDGE	03E	01/12/06	PSD
M/V YM COSMOS	43E	02/12/06	PSD
M/V YM COMFORT	91E	04/12/06	PSD
M/V SCI MAHIMA	18E	06/12/06	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	30E	08/12/06	PSD
M/V YM IBIZA	17E	11/12/06	PSD
M/V HENRY HUDSON	61E	13/12/06	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	54E	15/12/06	PSD
M/V YM ORCHID	46E	16/12/06	PSD
M/V INDIA LOTUS	35E	20/12/06	PSD
M/V YM PINE	42E	23/12/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	89E	25/12/06	PSD
M/V LT TRIRSTE	07E	27/12/06	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	06E	29/12/06	PSD



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM IBIZA	17W	02/12/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	54W	03/12/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V YM YANTIAN	91W	05/12/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V HANJIN SHANGHAI	87W	12/12/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM LONGEVITY	89W	16/12/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAVONA BRIDGE	06W	17/12/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN LOS ANGELES	73W	19/12/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	65W	23/12/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V RIALTO BRIDGE	25W	24/12/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN MALTA	35W	26/12/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V LT TRIESTE	07W	03/12/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM PINE	42W	04/12/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LIPMS GATE BRIDGE	31W	05/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SCI VIJAY	09W	10/12/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	32W	12/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	95W	19/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V CONTISINGA	10W	24/12/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V TSING MA BRIDGE	26W	26/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	19W	31/12/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM

مكتب بورسعيد، 13 شارع الجمهورية تليفون، 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع ،القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية ، ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرملت/ 4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757 -4847266 تلكس/ 54630 - 54418 إسكندرية

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج: متوسط العمل الجمركى	متوسط زمن الإفراج: متوسط العمل جهات العرض	متوسط زمن الإفراج: متوسط وقت صاحب الشأن	متوسط زمن الإفراج: الإجمال	طرق التقييم: مادة أولى	طرق التقييم: أخرى	عدد التظلمات	التحكيم
المركز الجمركى المطور	710	1.36 ساعة	21.2 ساعة	39.21 ساعة	61.77 ساعة	695	15	3	3
الإدارات المركزية التابعة	10147	1.04 يوم	1.31 يوم	1.25 يوم	3.6 يوم	7816	2331	27	7





أخبار من فوق السحاب

150 طائرة إيرباص للصين

أتفقت الحكومة الصينية مع شركة إيرباص الأوروبية لصناعة الطائرات لشراء 150 طائرة من طراز "إيرباص إيه32" تصل قيمتها إلى 9.9مليار دولار، كما تم الأتفاق أيضاً على إقامة أول مصنع من نوعه لتجميع طائرات إيرباص خارج أوروبا فى شمال الصين ، وقد تم ذلك على هامش زيارة الرئيس جاك شيراك للصين.

إستراتيجية متطورة للطيران

صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأنه تم إعداد إستراتيجية متطورة لمواكبة المتغيرات فى الأسواق العالمية والإقليمية، وتطوير خدمات الركاب، وتحويل مطار القاهرة إلى مطار محورى للمنطقة وزيادة شبكة الخطوط الجوية لزيادة الإيرادات وتقليل النفقات بجانب الإهتمام بالتدريب وإعداد الكوادر للتعامل مع النظم المتقدمة ، وذلك بعد زيادة عدد طائرات الشركة إلى 64 طائرة.

مذكرة التفاهم المصرية السعودية

تم تفعيل المرحلة الأولى من مذكرة التفاهم الموقعة بين مصر للطيران والخطوط السعودية والتى تتضمن المشاركة بالرمز التبادلية على خط القاهرة – الدمام والعكس، وعلى تشغيل مصر للطيران إلى الإسكندرية – الرياض – الدمام وتشمل الإتفاقية أيضاً تشغيل خط المدينة – القاهرة و العكس، والرياض– القاهرة والعكس مما يؤدى إلى توفير أكبر عدد من المقاعد المعروضة بين البلدين.

تطبيق منظومة جاليليو

وقعت الشركة الوطنية للملاحة الجوية المصرية إتفاقيات تعاون فى تكنولوجيا الأقمار الصناعية الخاصة بتطبيقات منظومة جاليليو المستخدمة فى دول الاتحاد الأوروبى والتى تصل تكلفتها إلى 3.4 مليار يورو ، وتتكون من 30 قمراً صناعياً عاملاً و 3 أقمار إحتياطية فى ثلاثة مدارات حول الأرض.

طائرات مخصصة للمدخنين

بدأ رجل الأعمال الألمانى "ألكسندر شوبمان" التخطيط لإطلاق أول شركة طيران مخصصة للمدخنين حيث تقوم هذه الشركة بتقديم السجائر الكوبية الفاخرة والكافيار لزبائنها ، وذلك بجانب الضيفات اللاتى سيرتدين آخر صيحات "الهوت كوتور" ، وأجهزة التليفزيون وقراءة الأقراص المدمجة و "دى فى دى" والهواتف والأنترنت.

خدمة شركات الطيران

صرح المهندس عبد الرحمن الشريف رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بأنه تم التعاقد على خدمة بعض شركات الطيران ومنها شركة طيران أفريقيا الليبية وشركة كايرو افييسن هذا بجانب بعض الشركات التى تعمل فى مجال الشارتر ومنها شركة كورال بلو التونسية المصرية وشركة سوفت لينك.

رادارات الطرق الجوية المصرية

صرح اللواء أحمد سعيد رئيس شركة الملاحة الجوية بأنه تقرر إنشاء محطة رادار بمطار الداخلة على أحدث التجهيزات العالمية والكفاءة المطلوبة لخدمة الطيران ، ويستغرق تنفيذ هذا المشروع 24 شهراً، هذا وقد بدأت الشركة فى تطوير رادارات الطرق الجوية لكل من مرسى مطروح والغردقة وأسوان ، وذلك لمواكبة النظم العالمية الحديثة.

تطبيق رسوم خدمة الركاب

أعلن المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية المصرية بأنه سيتم وفقاً لقرار وزير الطيران المدنى أحمد شفيق – إعتباراً من أول يناير القادم تطبيق رسوم خدمة الركاب على المغادرين وقدرها 15 دولار للدولى و3 دولارات للداخلى، وذلك بخلاف رسوم تنمية الموارد المالية ، وستسهم هذه الحصيلة فى تنمية المصادر المالية للشركة.



أخبار متنوعة من شعبة خدمات النقل الدولى

1 – سافر اللواء/ مازن نديم رئيس مجلس الإدارة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة لحضور مؤتمر الشحن بدبى يوم 2006/11/21.

2 – تعقد لجنة التدريب والتدريب العملى برئاسة المهندس/ خالد صبرى دورة تدريبية تحت عنوان "Forwarders Sales and Marketing Strategy for Freight" وسوف يلقيها المحاضر المهندس/ حمدى برغوث مدير عام التنمية بشركة إيجيترانس وذلك فى كل من الإسكندرية والقاهرة خلال شهر نوفمبر وديسمبر 2006. وجدير بالذكر بأن اللجنة قد إستعانت بالمحاضر فى دوره سابقه هى دوره "Understanding the Freight Business" وحازت على إعجاب كل المشاركين بها.

3 – بدأت لجنة تعديل شروط العضوية برئاسة الأستاذ/ عصام الشاذلى فى دراسة الشروط المقترحة والمعدلة للائحة العضوية الجديدة بالشعبة وسوف تعرض اللجنة مجمل هذه الإقتراحات على مجلس الإدارة تمهيداً للعرض على الجمعية العمومية للإعتمادها من أعضاء الجمعية.

4 – تقوم اللجنة الممثلة للشعبة برئاسة السيدة نازلى الشاذلى نائب رئيس مجلس الإدارة وعضوية كل من المهندس مدحت القاضى السكرتير العام والأستاذ عبد العال على عبد العال أمين الصندوق والأستاذ محمد مختار غنيم رئيس لجنة الشحن البحرى بعقد إجتماعاً مع غرفة الملاحة لدراسة الأمور التى من شأنها ترفع من مستوى التعاون المثمر بين الطرفين تمهيداً لتوقيع بروتوكول تعاون بين الشعبة وغرفة الملاحة

5 – تم إقرار بروتوكول التعاون بين الشعبة والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وسوف يتم تحديد موعد لتوقيع البروتوكول من الطرفين تمهيداً للبدء فى تطبيق بنوده لصالح أعضاء الشعبة كما سوف تعلن الشعبة لكافة أعضائها عن بنود البروتوكول بعد التوقيع عليه.

6 – أفادت لجنة مبارك – كول برئاسة المهندس مدحت القاضى أنه إستمراراً لنجاح مشروع مبارك كول للتعليم الثنائى تم بحمد الله تعالى إفتتاح فصل جديد لقسم النقل الدولى بمشروع مبارك – كول بمحافظة بورسعيد بمدرسة النقل البحرى بعدد 24 طالب بإشراف الزميل الأستاذ إبراهيم شلبى إضافة إلى إفتتاح فصلين من نفس القسم بمحافظة القاهرة بمدرسة النيل التجارية بعدد 48 طالب بإشراف الزميل الأستاذ صلاح صادق مع إستمرار نجاح القسم الإسكندرية وإستجابة أعضاء الشعبة لتدريب الطلبة والطالبات.

7 – تم صياغة تعريفة جديدة إسترشادية بمعرفة لجنة التعريفة برئاسة الأستاذة نازلى الشاذلى وسوف ترسل بنودها لكافة الأعضاء لإبداء الرأى قبل إقرارها.

8 – تقوم حالياً لجنة بصياغة ميثاق الشرف بين أعضاء الشعبة وسوف يرسل لكافة الأعضاء لإبداء الرأى قبل إقراره من قبل الجمعية العمومية .

9 – يتم إعادة تنظيم مقر الشعبة حالياً وذلك برضافة قاعة من تدريب مزودة بكافة الوسائل المرئية والسمعية من أجل القيام بإستغلال المقر فى إقامة الدورات التدريبية بدلاً من إقامتها بفنادق المختلفة ومن المتوقع أن يكون المقر مستعداً برقامة الدورات بالقاعة إعتباراً أول من ديسمبر 2006 بمشيئة الله .

اللواء/ مازن نديم


المهندس/ خالد صبرى


الأستاذ/ صلاح الصادق


الأستاذ/ محمد مختار غنيم





الأستاذ/ عصام الشاذلى


الأستاذ/ إبراهيم شلبى


المهندس/ مدحت القاضى


الأستاذة/ نازلى الشاذلى

الأسطول التجارى المصرى لا يتبع مباشرة لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى) وليس هناك أية صلاحيات لقطاع النقل البحرى تتعلق بتشغيل السفن

لواء بحرى/ مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحرى

أولاً: الأسطول التجارى المصرى:

- لا تمتلك وزارة النقل أى سفينة تجارية.
- لا تمتلك وزارة النقل أياً من شركات تشغيل السفن واستئجارها ولكنها إما شركات تتبع وزارة الإستثمار أو قطاع خاص أو قطاع مشترك، ليست وزارة النقل طرفاً فيه.
- الأسطول التجارى المصرى إما أنه يتبع وزارات أخرى (وزارة الإستثمار أساساً - وزارة البترول ـــ وزارة الدفاع) أو يتبع القطاع الخاص.
- شركات الصيانة (الترسانات والورش) وجهات الإنقاذ(مراكز البحث والإنقاذ) والأطقم، كلها لا تتبع وزارة النقل.
- لم يعد لوزارة النقل علاقة نسبية بالأسطول التجارى إلا من خلال القوانين والتشريعات المنظمة للعمل والحوافز التى تمنح لتشجيع المصريين لتملك سفن رافعة العلم المصرى.
- هذه الحقيقة غير واضحة عند جهات عديدة ومازال الجميع يعتقد أن الأسطول التجارى هو مسؤولية وزارة النقل.

ثانياً: بيان الأسطول التجارى:

يتكون الأسطول التجارى البحرى المصرى من عدد 126 سفينة بحمولة كلية قدرها 979.171 طن ويتكون من نوعين رئيسيين من السفن وهما:

1 - سفن تعمل فى رحلات دولية بعدد 56 سفينة بحمولة كلية قدرها 752.205 طن وهى السفن التى تساهم فى نقل تجارة مصر الخارجية.

2 - سفن تعمل فى رحلات ساحلية بعدد 70 سفينة بحمولة كلية 226.966 طن وهى تمثل سفن الخدمات والنقل الساحلى بين الموانى المصرية.

ثالثاً: أهم المشاكل التى تواجه تملك وتشغيل الأسطول البحرى:

(أ) من وجهة نظر أصحاب السفن:

1 - شرط عمر السفينة المحدد بقانون سلامة السفن رقم 232 لسنة 1989 لرفع العلم المصرى عليها لأول مرة ألا يزيد العمر عن 15 سنة لسفن الركاب و20 سنة لسفن البضائع وذلك ضماناً لتشغيل السفن بكفاءة عالية من حيث السلامة والأمن البحرى وليس لإستخدام سفن متهالكة.

2 - إحجام البنوك عن تمويل هذا المجال (تملك السفن).

3 - عدم تنفيذ القرارات الحكومية بشأن الأولوية لتشغيل السفن المصرية فى شحن البضائع الحكومية(توجيهات رئيس مجلس الوزراء).

4 - شرط موافقة وزير النقل على بيع السفن لأجنبى.

5 - مغالاة وزارة العدل فى قيمة رسوم التسجيل بالشهر العقارى.

6 - المنافسة الشديدة على أسعار نوالين النقل بعد التحالفات والإندماجات للخطوط العالمية.

7 - الأعباء المالية التى تفرضها المتطلبات الدولية الصادرة من المنظمات الدولية لتحقيق السلامة والأمن البحرى والتلوث البحرى وخروج عدد كبير من الخدمة.

8 - عدم توافر حمولات بضائع كافية للتشغيل الإقتصادى للسفن.

(ب) من وجهة نظر قطاع النقل البحرى:

1 - ضخامة الإستثمارات فى مجال تملك سفن حديثة متطورة تكنولوجيا تعتبر أنشطة غير جاذبة للإستثمار نظراً لبطء إسترداد رأس المال وإنخفاض العائد من التشغيل خاصة فى مراحله الأولى.

2 - إنخفاض أعداد ذوى الخبرة للتشغيل، وكذا المتخصصين فى إعداد دراسات الجدوى فى هذا النوع من النشاط.

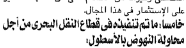
3 - عدم وجود خطط تشغيلية متكاملة بين الشركات الملاحية لتشغيل سفن الأسطول الوطنى.

4 - إرتفاع الرسوم المقررة على إشهار التصرفات التى ترد على السفن (نقل الملكية/ توثيق/شطب/رهن).

رابعاً: الحوافز الصادرة من وزارة النقل (قطاع النقل البحرى) لتشجيع تملك المصريين للسفن رافعة العلم المصرى

من أجل مساندة ودعم الأسطول التجارى البحرى المصرى فقد أستصدرت وزارة النقل "قطاع النقل البحرى" العديد من التشريعات والقرارات التى تهدف إلى تشجيع تملك السفن ومباشرة أعمال النقل البحرى نذكر منها:

- القانون رقم 8 لسنة 1990 فى شأن التجارة البحرية والذى ينص على منح السفن الوطنية الأولوية فى عمليات النقل الساحلى.
- القانون رقم 94 لسنة 1996 بإعفاء سفن أعالى البحار وقطع الغيار من الضرائب الجمركية وضريبة المبيعات.
- قانون رقم 8 لسنة 1997 بشأن ضمانات حوافز الإستثمار والذى يتضمن منح مشروعات النقل البحرى عدداً من الإستثناءات والإعفاءات.
- قرار وزير النقل رقم 40 لسنة 1995 بمنح سفن الركاب الرافعة للعلم المصرى التى يقل عمرها عن عشر سنوات تخفيضاً قدره 75% من مقابل الإنتفاع بالمهمات والمنشآت العائمة والثابتة بالموانى المصرية.
- قرار وزير النقل رقم 71 لسنة 1996 بالسماح لملاك السفن التى ترفع العلم المصرى بتقديم الخدمات اللازمة للسفن التى يتملكونها بأنفسهم دون التقيد بحمولة أو نوعية معينة.
- إستصدار القوانين والقرارات الخاصة برسوم الموانى وتعريفة الخدمات التى تؤدى للسفن المصرية بالجنيه المصرى مما يعد تمييزاً لمعاملة السفن المصرية مقارنة بالسفن الأجنبية.
- إستصدار توجيهات السيد الدكتور/ رئيس الوزراء فى 2001/5/27 بمنح الأولوية لسفن الأسطول التجارى المصرى فى التعاقدات التى تستلزم نقل البضائع بحراً.
- قرار وزير النقل رقم 361 لسنة 2001 فى شأن تبسيط إجراءات بيع وتأجير السفن المصرية لأجنبى.
- قرار وزير النقل رقم 132 لسنة 2003 فى شأن منح أولوية النقل على سفن الروافد المصرية، حيث تم قصر عمل سفن الروافد لنقل الحاويات الترانزيت بين الموانى المصرية على السفن رافعة العلم المصرى إعتباراً من 2006/4/1.
- توجيهات السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء إلى كافة وحدات الجهاز الإدارى للدولة من وزارات ومصالح وأجهزة حكومية والوحدات الإدارية المحلية والهيئات العامة والشركات التابعة لقطاع الأعمال العام التأكيد على منح الأولوية لسفن الأسطول التجارى المصرى فى التعاقدات التى تستلزم نقل البضائع بحراً.
- إعادة النظر فى أحكام قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 بالحذف أو التعديل لبعض أحكامه والتى من شأنها التحفيز للقطاع الخاص على تملك السفن رافعة العلم المصرى أو تشغيلها من خلال الإستئجار عارية ، وكذلك إجراءات الحجز التحفظى وغيرها من الأحكام التى من شأنها التحفيز على الإستثمار فى هذا المجال.



لواء بحرى
مختار عبد الواحد عمار

خامساً: ما تم تنفيذه فى قطاع النقل البحرى من أجل محاولة النهوض بالأسطول:

1 - عقد عدة إجتماعات بقطاع النقل البحرى لدراسة تطوير الأسطول الوطنى بحضور عدد كبير من ممثلى الجهات المعنية وشركات الملاحة القطاع الخاص لمناقشة أسباب التدهور.

2 - عقد عدد من الإجتماعات المتعددة بشأن سفن الفيدرز (الروافد) حيث تم منح إستثناء لمشغلى السفن الرافعة العلم الأجنبى مهلة ثلاث أشهر تنتهى فى إبريل 2006 لإعطاء الفرصة للعمل للسفن المصرية تطبيقاً لأحكام قانون التجارة البحرية رقم 1990/8 .

3 - عقد عدة إجتماعات بشأن مساهمة بنوك وشركات الإيجار التمويلى للمساهمة فى تمويل بناء وتملك السفن- كأحد أساليب النهوض بالأسطول الوطنى ، ولكن لم يجد الموضوع قبول من جانب البنوك.

4 - قيام قطاع النقل البحرى بتوقيع عدد (5) مذكرات تأخذ مع البنوك المصرية والأجنبية/ المصرية من أجل المساهمة فى تمويل مشروعات النقل البحرى من خلال منح قروض أو تسهيلات إئتمانية أو المشاركة فى مشروعات نقل بحرى.

5 - تم تشكيل لجنة لقطاع النقل البحرى وممثلى الجهات المعنية الأخرى لدراسة تحديد سقف أعلى لعمر السفن الأجنبية المصرح لها بالعمل فى مصر، وخاصة سفن الركاب (تحتاج إلى مزيد من الدراسات).

6 - التنسيق مع هيئة قناة السويس للمشاركة مع شركات الهيئة لرفع كفاءة بسفن الأسطول الوطنى.

سادساً: مقترحات لتطوير وتنمية الأسطول التجارى والبحرى

1 - إستصدار قانون بإعفاء ملاك السفن المصرية من كافة الضرائب والرسوم لمدة محدودة (على سبيل المثال 8-10 سنوات) تبدأ من تاريخ تملك السفينة ورفع العلم المصرى عليها حتى يتمكن من تسديد القروض الخاصة بالسفينة (وزارة المالية) أو تحفيز القطاع الخاص لإنشاء شركات وفقاً لقانون 1997/8 بشأن ضمانات وحوافز الإستثمار (وزارة الإستثمار).

2 - تخفيض رسوم الشهر العقارى على التصرفات التى يكون محلها السفينة (إجراءات نقل الملكية/ شطب/ رهن) لتكون نسبة أقل من 1 فى الألف - أو فرض مبلغ يحدد شرائح حسب حمولة السفينة على غرار التعديل الذى حدث فى رسوم تسجيل للعقارات (وزارة العدل).

3 - إستصدار قانون إتحاد الشاحنين المصريين (إتحاد الغرف التجارية)، وتفعيل دور الجمعية المركزية لإتحاد ملاك السفن المصرية حتى تكون بمثابة إتحاد الناقلين المصريين (وزارة الإستثمار).

4 - النظر فى تكوين إتحاد أو تجمع بين عدد من البنوك المصرية وشركات التأمين لتقديم القروض لشراء أو بناء السفن التجارية بالتنسيق مع جمعية رجال الأعمال (وزارة المالية).

5 - تشجيع الإستثمار فى مجال تملك أو استئجار السفن المعدة لنقل الحاصلات الزراعية ومنح بعض التيسيرات فى بعض الرسوم المقررة عليها (وزارة الإستثمار و وزارة النقل).

6 - النص فى إتفاقيات الإمتياز التى توقعها وزارة البترول على مساهمة الشركات الملاحية المصرية فى نقل نسبة كحد أدنى 40% سواء على السفن المملوكة أو المستأجرة بمعرفتها (وزارة البترول).

7 - إستمرارية دراسة إمكانيات الإندماج بين شركات الملاحة المصرية لغرض تقوية مركزها التنافسى بين شركات الملاحة العالمية أو إنشاء مكتب ينسق إستخدام سفنها فى السوق العالمى وذلك على غرار دمج شركة مصر للنقل البحرى فى شركة الملاحة الوطنية (مجلس الوزراء).

8 - إنشاء صندوق لدعم الأسطول الوطنى المصرى يتم تمويله بنسبة من الإيراد السنوى لشركات تداول الحاويات والتوكيلات الملاحية وشركات الملاحة البحرية وهيئات الموانى المصرية و تخصص الإيرادات المحصلة بالصندوق لتمويل شراء نوعيات السفن المناسبة لتدعيم الأسطول المصرى (وزارة الإستثمار).

9 - تشجيع إنشاء شركات لتملك وإدارة سفن خدمات بحرية (لنشات قاطرة ولنشات إنقاذ، سفن ولنشات خدمات بحرية) وحفارات بترولية وغاز لدعم قطاع الخدمات وهو قطاع هام فى الإقتصاد المصرى والواعد جداً مستقبلاً ، مع تحفيزه بالطرق المباشرة وغير المباشرة (وزارة البترول ووزارة النقل).

10 - إنشاء شركات شحن وتفريغ عالية التكنولوجيا للمحافظة على معدلات الشحن والتفريغ القياسية لرفع كفاءة وقدرة الموانى المصرية مما يؤدى إلى تقليل وقت بقاء السفن بالموانى المصرية وبالتالى تخفيض تكلفة التشغيل للسفن (وزارة الإستثمار).

11 - العمل على تضمين الإتفاقيات التجارية المتبادلة مع الدول الأخرى نصاً بنقل نسبة معقولة (يتفق عليه) من البضائع موضوع الإتفاقية على السفن رافعة العلم المصرى بما فى ذلك معدات المشاريع التى تتعاقد عليها والتى يتم إنشائها بنظام B.O.T (وزارة التجارة والصناعة).

12 - تحفيز التوجه نحو التوسع فى تملك سفن الروافد الرافعة للعلم المصرى، وقد صدر القرار الوزارى رقم 132 لسنة 2003 بإعطاء الأولوية لسفن الروافد المصرية فى نقل حاويات الترانزيت، وتم تفعيله إعتباراً من يوليو 2005 حيث تم منح السفن الأجنبية مهلة لإنجاز تعاقداتها ثم أقتصر النقل على السفن رافعة العلم المصرى إعتباراً من 2006/4/1 (وزارة الإستثمار ووزارة النقل).

.. يتبين من العرض السابق أن الأسطول التجارى المصرى لا يتبع مباشرة لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى) وليس هناك أية صلاحيات لقطاع النقل البحرى تتعلق بتشغيل السفن، ومن ناحية أخرى فإن طبيعة عمل الأسطول التجارى فى خدمة العديد من الوزارات والجهات وتشعبه مما يجعل من الصعوبة إنفراد النقل البحرى بوضع خطة لتطويره نظراً لتداخل العديد من الوزارات المختصة على النحو المبين أعلاه ، وقد قام قطاع النقل البحرى عام 2005 - فى مبادرة منه لتحديد إحتياجات مصر من السفن بأنواعها المتعددة، وكذلك لتحديد التطورات اللازمة لإمكانيات الموانى المصرية- بمخاطبة الوزارات والمحافظات لموافاتنا ببيانات التجارة الخارجية المتوقعة لكل جهة حتى عام 2020 إلا أنه لم يصلنا رد سوى من وزارة التموين والتجارة الخارجية فى ذلك الوقت.

مما سبق يتضح أن وزارة النقل (قطاع النقل البحرى) لا تألو جهداً فى إتخاذ أية قرارات أو عمل أية دراسات من شأنها دعم طاقة وحجم الأسطول التجارى البحرى المصرى.

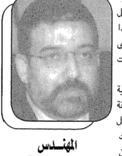
المأمول والواقع الأليم

ضرورة إزالة القيود والعقبات التشريعية التى يواجهها الإستثمار فى نشاط تملك وإستئجار السفن التى ترفع العلم المصرى

المهندس / حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية

هذه وجهة نظر شخصية مبنية على رؤية تجريدية واقعية أساسها أن قرار توسيع أو تقليص الإستثمار فى أى نشاط إقتصادى يقوم على عناصر حاسمة أهمها الجدوى الإقتصادية والفنية وفى بعض الحالات الإستراتيجية لمساهمة هذا النشاط فى القطاعات الإقتصادية، ولقد أصبح من الضرورى قبل الخوض فى الإجابة عن أسئلة ثانوية بشأن تفاصيل تملك وبناء أسطول تجارى بحرى، ضرورة التوصل إلى نتيجة واضحة لجدوى هذا النشاط.

وما من شك أن لوجود أسطول تجارى بحرى مصرى أهمية إستراتيجية حتى لا يمارس الآخرون أياً كانوا ضغوطاً على نقل تجارة مصر الخارجية، ومن ثم يتحكموا فى مواسم وتوقيتات وكميات البضائع من وإلى البلاد، وما يترتب على ذلك من آثار لكن مع تدنى النسبة التى يساهم بها فى نقل تجارة مصر الخارجية بما لا يتعدى 5% على أفضل تقدير وعدم مساهمته فى توفير فرص لأطقم العمالة المصرية العمل فى هذا المجال وصولاً إلى نتيجة مفادها أن وضع الأسطول التجارى البحرى المصرى فى أوضاعه الحالية فوت على الإقتصاد المصرى فرص إدماج المستحقات الإيرادية التى يمكن تحقيقها للدخل القومى.



المهندس
حسام لهيطة

ويعلم أصحاب الخبرة والرؤية الفنية المتخصصة أن التطورات العالمية المتسارعة فى بناء السفن تتجه نحو الأحجام الكبيرة وذات التكنولوچيا الفائقة سواء فى تشغيلها أو إداراتها، وهذه النوعيات لن ينجح تشغيلها بأى شكل من الأشكال تركيزاً فى خدمة التجارة الوطنية ويصعب فى ظل الإحتكارات العالمية القائمة المتشددة والقوية أن تحصل دولة مثل مصر على جزء من الحمولات التى تستأثر بها تلك الإحتكارات، علاوة على أن تلك السفن على ضخامة أحجامها لا تحتاج إلى عدد كبير من الأفراد كطاقم عمل، وماهو حقيقة لكن لا نريد أن يكون مصدراً لتسرب الإحباط فإن العمالة المصرية فى هذا المجال ليست مصنفة دولياً على كونها عمالة عالية التدريب أو عالية المهارة، ومن ثم يأتى طلب السوق عليها فى مرتبة متأخرة، فإذا ما توجهنا بالقرار إلى تملك سفن تقليدية متوسطة الحجم والحمولات فإن إتجاهات السوق العالمى أصبحت تعتبر هذه النوعية التقليدية فى طريقها إلى الزوال خاصة فى ظل تكاليف تشغيلها العالية وعدم تحقيقها فى أغلب الأحيان لإيرادات تغطى تلك التكلفة.

قد يعتبر البعض وجهة النظر المطروحة تشدداً أكثر من اللازم على هذا النشاط لكن يجب إقرار واقع وحقيقة أن تكلفة الفرصة البديلة للإستثمار فى تملك أسطول تجارى بحرى مصرى تفوق بكثير الوفورات المتوقعة وأن القيمة المضافة من الإستثمار فى أنشطة إقتصادية أخرى ويمكن أن نؤكد أن كثير منها فى مجال الخدمات وعديد منها فى مجال النقل البحرى، يمكن أن تفوق القيمة المضافة لتملك أسطول تجارى بحرى، وعليه فإن القرار الرشيد فى مثل تلك الحالات هو عدم المبالغة فى تضخيم أهمية هذا النشاط فى ظل الظروف الإقتصادية السائدة.

والخطوة التالية هى تصورات إمكانية تحسن تلك الصورة فى صالح الإستثمار فى تملك الأسطول أسطول تجارى بحرى مصرى، فإنها قطعاً بالإيجاب فى ظل تحقق عدد من الإشتراطات الواجبة على أكثر من طرف وجهه منها على سبيل المثال لا الحصر:

1 - ضرورة إزالة القيود والعقبات التشريعية التى يواجهها الإستثمار فى نشاط تملك وإستئجار السفن التى ترفع العلم المصرى بينما لا تواجهها السفن التى ترفع أعلام الدول الأخرى، كما لا تواجهه أنشطة إستثمارية أخرى فى مصر.

2 - يجب أن تتضمن الحوافز الإستثمارية تشجيعاً على تملك وإستئجار السفن الرافعة للعلم المصرى والتشجيع على التوسع فى أسلوب التمويل التأجيرى بما سينعكس إيجابياً ليس فقط على هذا القطاع بل على القطاعات الإقتصادية الأخرى أهمها قطاع التجارة الخارجية.

3 - إن قرار الدولة بإعتبار كل سفينة ترفع العلم المصرى وتعمل فى أعالى البحار (منطقة حرة خاصة) أمر بسيط غير مكلف لأى أعباء مالية، لكن الجوانب الإيجابية له متعددة على المصلحة العامة.

4 - قد تكون مصر بذلت جهوداً تجاه التيسير على الإستثمار الجديد، لكن يصطدم المستثمر بعوائق كثيرة عند قرار الخروج من السوق لذا فمن الضرورى إزالة أى معوقات تتيح حرية الدخول والخروج من السوق.

5 - العمل بالأعراف الدولية المعمول بها فى التعاملات بإتاحة رهن السفينة الرافعة للعلم المصرى لطرف أجنبى كضمان لقيمة قرض التمويل، حتى يتاح المستثمر المصرى التمتع بالمزايا الدولية.

6 - الدعوة إلى إنشاء صندوق من خلال مجموعة من البنوك والمؤسسات المالية وشركات التأمين وملاك السفن المصريين لتوفير تمويلى محلى لضمان مخاطر التمويل ويكون تحت إشراف البنك المركزى المصرى حتى تطمئن البنوك إلى ضخ تمويل وحث الإستثمارات على التوجه إلى هذه النوعية من الأنشطة.

7 - ضرورة توافر جهات تمويل متخصصة تقدم التمويل اللازم لمثل هذا النشاط بالكثافة الرأسمالية التى يتطلبها ومن الضرورى أن تتفهم تلك الجهات المتخصصة الشروط الكثيرة التى تحيط بهذه النوعية من الإستثمارات وكذلك الإشتراطات التى تتطلبها بمعنى إذا كان رهن السفينة شرطاً ضرورياً وفقاً للأعراف الدولية للوفاء بالمديونيات عليها، فيجب أن تكون مختلفة الأطراف متفهمة هذا الشرط ولديها أدوات تحقيقه.

التقدم إلى الحكومة بطلب إعادة وزارة النقل البحرى إلى مستوى وزارة وليس قطاع وفى أول فرصة ممكنة

الربان / عبدالرحمن العوا خبيربحرى

فى هذه الأيام وقد انقضت الأجازات الصيفية وابتدأ العمل الجاد الذى يبدأ عادة مع الخريف ويصل قمته قرب حلول الشتاء حيث تنشط الإتصالات والعقود والإتفاقات

... نسأل أنفسنا فى قطاع النقل البحرى المصرى ... أين نحن ..؟؟. ماذا فعل المسئولون .. ؟؟والمهتمون .. الهواة .. والمحترفون ..؟؟ المعينون .. والمتطلعون ....؟؟؟..أعضاء مجالس إدارات الشعب بالغرف التجاريه....؟؟ وبغرف الملاحه....؟؟ فى أنحاء البلاد ... الوزير ..!!! القطاع ..!!!!. رؤساء الموانى ...!!!!..الشركات المصرية...!!!

هذا هو السؤال العام ...

ولكن هذا السؤال يشكل ظلماً إذا سئل كل هؤلاء عن حالة النقل البحرى حيث أن منهم من ليس له دخل فى تقدم أو إنهيار النقل البحرى المصرى .. إذ تنحصر واجباته فى إدارة الجزء الذى أو كل إليه ...فيما يعرف بالقطاع...

وفى تقديرى أن إدارة القطاع (أى قطاع ...وأقسامه) إنما تستوجب أن يكون هذا القطاع متكاملا و متناسقا ... بل ومتناغما طالما أنه يخدم هدف واحد فى إطار منظومة واحدة ... لبلد واحد...

وإن التنافس البناء .. قد يكون ميزة.

..وفيما يتعلق بما يعنينا كمهتمين بوجود أسطول نقل بحرى مملوك للمصريين ...دعونا نتعرف هنا على ما هو المعنى المقصود بكلمة أسطول النقل البحرى ... المصرى !!!

إن إعتقادى أنه يتشكل من مجموعة السفن التى تعمل على نقل البضائع والركاب والسوائل والغازات ..وغيرها مما قد يصلح نقله بالسفن... وأن أصحاب السفن ومن يهتم أن يستثمر أمواله فى هذا الحقل ....أن هؤلاء هم الذين عليهم النهوض بالسفن البحرية العاملة فى مجالاتها المختلفة والتى يمتلكوها أو يرغبون فى الامتلاك.

إذا كان هذا صحيحا فلنسأل أنفسنا

... أن كان أصحاب السفن وماذا كان حالهم وحال العاملين على هذه السفن،،قبل التأميم،،،ثم عقب التأميم ثم بعد إنشاء وزارة النقل البحرى ثم بعد إختزالها(سخطت) الى قطاع......

وماذا ينقص...أصحاب السفن ... هؤلاء...الان لكى يرتقوا بأنفسهم وسفنهم ورجالهم ومعداتهم ؟؟!!

هل تقف الدولة عائقاً أمامهم بما تصطنعه من غابة القوانين المعوقة للتقدم والمانعة للمرونة اللازمة لحسن تطوير ومضاعفة حجم و تشغيل وتسيير سفن النقل البحرى ؟

الإجابة نعم...الدولة... (فى نظرى)... تقف عائقاً أمام أبناء الدولة يعنى مصر ضد مصر

... قطاع النقل البحرى (مظلوماً) يقف حائلاً أمام أصحاب وسائل النقل البحرى ،،،،،،

.... يعنى نظن ظننا يقترب من اليقين أن الدولة (نعم الدولة ...فى نظر كاتب الرسالة) هى التى تقف عائقا أمام أبنائها ...بناءها (..يعنى مصر ضد مصر و نقصد قطاع النقل البحرى المنسوب إلى وزارة النقل ..(مظلوما) يقف حائلا ضد ترقية و تقدم وسائل النقل البحرى الوطنية أو المهتمين بها .

و دعنا نتفق على أن منهج البحث يلزم له البدء بسرد تاريخ ما سبق و من سبقوا ...ثم الوضع الحالى ثم ما هو معتقد انه طريق التقدم و الإصلاح ....ليس بالعودة الى الخلف لكل ما سبق ،،،و لا بالقفز على ا لجديد و ترك كل ما سلف ... و لكن بالتوازن بين المطلوب ...و ، والمتاح والمصلحة .. ... و المنطق السليم ..فى إطار خطه متكاملة مدروسة.،،،!!!

ففى الخمسينات و عند قيام الثورة المصرية و كان

الربان
عبدالرحمن العوا

الأسطول التجارى البحرى المصرى ....

شعارها...**الاتحاد و النظام و العمل** ....
كانت كل وسائل النقل ما عدا السكك الحديد مملوكة للشركات المساهمة (ما يسمى الآن بالقطاع الخاص).. و كانت أموال هذه الشركات معظمها لمساهمين مصريين فقد كان بنك مصر يمتلك شركة مصر للملاحة البحرية و شركة الإسكندرية للملاحة (تحت الاندماج) و كان هذا الكيان يمتلك بواخر بضاعة جديدة وبواخر ركاب قديمة. وكانت شركة بواخر البوستة الخديوية و يمتلكها مساهمون بريادة المهندس أحمد عبود باشا و كانت تمتلك جميع بواخرها (الركاب و البضائع) قديمة وهناك شركة شل لنقل البترول و كانت تمتلك ناقلات قديمة منضبطة.
و السيد مصطفى والى و يمتلك ناقلة بترول واحدة قديمة (ناديا NADIA)
وبعض اليونانيين المقيمين فى مصر و يمتلكون بواخر صغيرة لا تعد فى ذلك الزمان ذات بال. بالنسبة لشركتى مصر للملاحة و إسكندرية للملاحة تحت الاندماج (شركة واحدة) و شركة بواخر البوستة الخديوية ..ذات الشأن ... ومنفصلا عنهما تماما شركة شل لنقل البترول .. إذ لا توجد بينهما اى علاقة .
قامت الثورة ووجدت هذا الوضع و لم تحرك فيه شيئا ...الا إنها وضعت خطة السنوات الخمس الأولى و من ضمنها إنشاء مؤسسة للنقل البحرى تعمل على امتلاك بواخر لنقل البضائع و البترول ... و كذلك إنشاء شركة الـ 5% مار ترانس لتحتكر السمسرة البحرية لكل واردات و صادرات مصر و من عائدها يمكن شراء بواخر أكثر و النهوض بعموم النقل البحرى (أمل محسوب)
و قد تملكت ناقلتان قديمتان (المنصورة و مجد) واهدى إليها أحدث سفن البضاعة وقتها (السفينة المقطم) هدية خاصة من الرئيس تيتو إلى الرئيس جمال عبد الناصر،،، كما استحوذت هذه الشركة على سفينة تموين المنائر المملوكة لوزارة الحربية(مينا) و هكذا أصبح هناك مشارك جديد متعلق يشارك العملاقان الموجدان فى سوق النقل البحرى المصرى .
،،،وقتها لم يكن بالمنطقة سوى تركيا،،اليونان،،ومصر.
،،،، فى النهاية كان التخطيط للتأميم... ثم أممت هذه الشركات جميعها ووضع الجميع فى سلة واحدة.
ألسؤال هو ...من يقود ... من ...هل يقود الخبير القديم الذى يملك مفاتيح المعرفة و يملك السوق... أم ضابط الجيش... الحديث المسنود بقوة دعم السلطة الحاكمة و الذى يتولاه أهل ثقة بلا أدنى خبرة سابقه ومؤهله.. .من هنا انقلب الهرم رأسه إلى أسفل و قاعدته إلى أعلى...... هل يستمر الهرم مقلوبا ام يتهدم .!!!
(.........ظهر الفساد فى البر و البحر بما كسبت ايدى الناس ...صدق الله العظيم..)
استمر الهرم مقلوبا لمدة 20 عاما حتى نخر السوس فى رأسه و قاعدته و عظامه و كيانه و تحول جو النقل البحرى الناجح الحر الغنى فى الخمسينات.... إلى قطاعات مهلهله ينخر فيها الفساد و السرقة والجهل و العنجهية والاستبداد وشبهات المصالح فى بعض القرارات .. ،
....حتى جاء عام 1971 حث قرر الرئيس السادات(بدء دراسة الآراء المخلصة التى درست و اقترحت لعلاج القطاع و نخص بالذكر رأى الربان محمد بهى الدين مندور و هو الرجل القدير الذى شهدت له الدنيا بالأمانة و الوفاء و الولاء للنظام ولشخص الرئيس جمال عبد الناصر ....(وهو على فكرة ضابط سابق من القوات البحرية الملكية استقال منها فى أوائل الخمسينات) و كذلك ما كتب و قدم الرجل المصرى الدوب الخبير والوارث للمهنة من أسرته ...هو المرحوم الأستاذ وائل صديق لهيطة و كلاهما من أبناء بورسعيد المعتادين على الصراحة و علاقتهما بالبحر علاقة القلب بالجسم او الدم بالقلب .
سمعنا قرار الرئيس السادات (رحمه الله) بإنشاء وزارة النقل البحرى لإصلاح ما فسد ولتهيمن على القطاع و كل ما فيه من مؤسسات و منشآت و غيرها .
.. و قد اعتقدت أنا شخصيا ان الربان مندور او المرحوم وائل لهيطة أو كلاهما أو المهندس عز الدين رفعت رحمه الله،،، لابد ان يكون اى منهم هو الوزير المختار و الذين هم درسوا وخططوا لمثل هذا الأمر منذ سنوات عديدة و كان الربان مندور هو و المرحوم المهندس عز الدين رفعت فدائيين مجاهدين و مخلصين بمعنى الكلمة ...وان لم يكن اى منهما فليكن احدهما و الآخران يعاونانه فى وضع الرأى المدروس نظريا::والخطط المتصورة موضع التنفيذ.
و لكن ..تم اختيار رجل كلنا نشهد بخلقه ووطنيته و شهامته و قدراته التنظيمية الا و هو المرحوم الفريق محمد حمدى من القوات البحرية و قائد عمليات البحرية فى اليمن .. و هذا الاختيار لا شك موفق من حيث المبدأ و بقى أن يكون اختيار المساعدين ...من الذين سبق ذكرهم .
...و خابت الآمال ...اذ كان الاختيار المساعدين أيضا من القوات البحرية و كلهم من الأسماء المشهود لها فى العمل البحرى العسكرى بلا جدال و لكن لم يكن لاى منهم علاقة بالنقل
البحرى كمهنة و صنعة لها أصولها و أسرارها و مشاكلها و عقدها ...
...لقد انشات وزارة النقل البحرى من رجال عظام ...خلقا و علما و عملا فى مجال القوات البحرية... و لم يكن و لن يكن لهم خبرة من بدء حياتهم فى هذه الصناعة و المهنة منذ نعومة أظفارهم.
..هذا كلام حق لا يقصد به إلا الحق من ثم انتهى الحال إلى أن قرر النظام أن يسخط هذا الكيان الذى أنشأه بمستوى الوزارة بعد فترة و ان يحجمه فى صورة قطاع من ضمن قطاعات النقل ... ... و نقول النقل المتردى... والذى كان فشله واضحا منذ قيام الثورة..و إذا تقدم خطوة فانه يتأخر عشرات الخطوات و ذلك بسبب بسيط هو أن كل قطاع النقل فى مصر ...بل كل قطاعات الصناعة و التجارة و الخدمات فى مصر أصبح على رأسها أناس من خارج هذه القطاعات يلزمهم الزمن الكثير لكى يتعرفوا ..نقول يتعرفو (لا ليتعلموا) لان المعرفة تأخذ وقتا و طريقة ...و التعليم يأخذ أوقات... و طرق أخرى و أصبح حوار الطرشان هو السائد فى قطاع النقل عموما والقطاع البحرى المنسخط من وزارة الى قطاع (بين من يديرون و بين من يدارون) حتى انتهى الأمر إلى ما نحن فيه ..... غاب عن المسئولين الاستفادة من كل من العمالقة الخبراء أمثال الربان / محمود اللقانى و الربان / عطية عبد الله على – الربان حسن الطويل – المهندس فوزى اسكندر – و غيرهم كثير من الخبراء و المشهود لهم بالشرف و الأمانة .
نستثنى من كل من سبق من المسئولين الأسماء الآتية و التى تعرفت و تعلمت و درست و أحسنت ثم أقصيت عن أماكنها لسبب لا يعلمه إلا الله و من قامو بذلك و منهم : اللواء احمد عبد المعطى العربى . السيد / عادل غالب . السيد / حسن حمدى الصباغ . اللواء / هانى حسنى . اللواء /شرين حسن محمود
و بالطبع هناك كثيرين لم يسع المجال لذكر أسمائهم و لا أعمالهم و كلهم قامو بأقصى طاقاتهم ...و لكن لأنهم موظفون ومؤقتون و لا يدرى احد لماذا عينوا فى هذا المكان بالذات و لماذا أقصوا عن هذه الأماكن و مشروعاتهم لا تزال تحت البناء .. لذلك ذهب ريحهم سدى مع كثيرين .
.....**عليه العوض** ....
انتهى الأمر إلى قطاع للنقل البحرى .....كل ما نعلمه انه سيرأسه احد الضباط الأكفاء الذين إنتهت خدمتهم بالقوات البحرية .
.. و قد يكون درس نظريا الكثير من العلوم التجارية أثناء خدمته أو بعدها فى أكاديمية النقل البحرى ...و تعرف و الم بالكثير من أسرار المهنة و منهم من بدء خدمته بالقطاع بالموانى المصرية أو بقطاعات مشابهة ثم يعين على راس القطاع هذا الرجل ... كائنا من كان ...... عليه أن يعطى التمام و يأخذ الأذن من الوزير المسئول ..الذى هو أيضا لا علم له مهما كانت معرفته إلا باليسير اليسير .. إذا لابد أن تتعطل القرارات و أن تأخذ وقتا كثيرا لدى مقررها الأكبر و يقرر إجازتها من عدمه و يضيع الوقت على الوطن فى قطاع هو كالبقرة الحلوب . وتاخرنا هذا هو الذى حول دولا مجاورة صغيرة جدا...الى التقدم والسبق و زادت قدراتها فى النقل البحرى و تنافست على مواقع أكثر تقدما و نحن هنا يا ليتنا فى محلك سر....بل نكاد نكون للخلف در....
طيب وكيف الإصلاح...؟؟
1 – أن نتفق هل الكلام السابق هنا صحيح أو خطاء....!!!
٢ – أو يحتمل الصحة أو الخطأ فى بعضه
٣ – إذا كان ما سبق من إستعراض لتاريخ انهيار النقل البحرى فى مصر كله خطأ... اذا فما هو الصواب....؟
٤ – إذا عرفنا الصواب يعنى الأبيض واضح أبلج .....و الأسود غامق مظلم ..
٥ – ...أليس من الأفضل أن يجلس الجميع سواء منهم الذين يقولون الخطأ مع الذين يعلمون الصواب لكنهم يركبون نفس القارب!!!!!
إذا التقى الجميع على مائدة مستديرة ... من يهمهم الأمر ...من بيدهم السلطة ...من يدعون المعرفة ...من قد يهتمون بصالح الوطن (تجارا ...صناعا...مهندسين...أهل خبرة...كلهم أبناء الوطن و نسيجه... و يجلسوا فى شكل المجلس الوطنى للنقل و التجارة البحرية ...
٦ – يلتزموا بتبادل الآراء و أخذ الأصوات على ما ينفع ... ووضع الخطط الجريئة والطموحة.. وعلى مراحل محدده ...يلتزم بتنفيذها كل من ياتى أو يعين فى مركز التنفيذ و يتم من خلال قيام هذا المجلس الوطنى محاسبة من يسند إليهم الأمر ....محاسبة على ما تم و ما لم يتم ويعاونهم ليعملوا على أن تزال العقبات أمام الصحيح من الأمور ....و ما إلى ذلك .... سيكون العائد كله للوطن (أبناء الوطن ...هم الوطن)
و نقترح فى سبيل ذلك الاتى تحديدا :–
– التقدم إلى الحكومة بطلب إعادة وزارة النقل البحرى إلى مستوى وزارة و ليس قطاع و فى أول فرصة ممكنة .
– يتم تعيين وزيرا للنقل البحرى كما هو الحال المتبع حاليا من ضمن صفوف رجال القوات البحرية الذين عملوا أو احتكوا بقطاع النقل البحرى و أموره
أو من صفوف الرجال العامين بالقطاع الأهلى (الخاص) للنقل البحرى حاليا
أو من المشهود لهم بالكفاءة من رجال الإدارة و الاقتصاد وعلى ...أن يكون دور الوزير دورا سياسيا و إداريا فقط و أن تكون القرارات المؤثرة و المسيرة للعمل فى هذا القطاع هى القرارات و الخطط الواضحة والصادرة وأقرت عن المجلس الوطنى للنقل و التجارة البحرية .
ومن المعلوم و المفروض أن يدعى كل من يرغب فى المساهمة أو المشاركة فى هذا المجلس أن يكون متطوعا و بلا اجر و على إن تكون قرارات هذا المجلس مأخوذة بأغلبية أعضاءه و أن يكون التصويت واضحا وحقيقيا و الكترونيا و ليس بنظام موافقون ...موافقة
7 – أن تراجع الغرف التجارية وغرف الملاحة (و الممثلة فى ذات المجلس) الخطط و السياسات المتفق عليها ... و أن يوقف اى قرار وزارى يصدر خارجا عن القرارات المتخذة فى هذا المجلس و الذى يعتبر(مجلس رسمى ضمن أساس تكوين وزارة النقل البحرى ومن هنا فقط يمكن تضافر الجهود و التقاء القلوب على مصلحة الوطن .
والآن دعنى أحدد ما أقصده
–النقل البحرى الذى نعنيه هو فقط تملك السفن التجاريه وادارتها...فقط.
– الموانىء هى وحدات اقتصاديه حيويه وادارتها أمر مختلف تماما عن المقصود بالنقل البحرى..والدوله هى المالكه لها
–ادارة وتحديد نظم تأهيل الاطقم البحريه واجازتها ينبغى اشراك القوات البحريه مع اشرافها على أى جهة تمارسه لضمان الأحتواء على عنصرى التأهيل للطاعه والضبط والربط لجميع درجات ورتب الاطقم البحريه
–هيئة السلامه البحريه (الموانى والمنائر سابقا). ينبغى فورا أن تعود لسابق عهدها تابعة لوزارة الحربيه ومداره بالقوات البحريه
–الحريه المطلقه لمن يريد العمل على امتلاك و أو تشغيل السفن ولكن تحت دور قوى وفاعل لهيئة السلامه البحريه المستقله والفاعله فى اطار الإشتراطات الواجبه حسب معاهدات السلامه الدوليه فقط........
وإلى لقاء لنكمل التصور أو لنقاش ما سبق ان كان هناك رغبه لمن يهمهم الامر

الإستثمار فى العنصر البشرى بصفة عامة وبصفة خاصة فى النقل البحرى يعطى أعلى عائد

د/أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

1- تطور الأسطول التجارى المصرى منذ عام 1982 حتى 1999 حيث تضمن الكتاب الصادر من وزارة النقل عام 2002 تحت عنوان «الوضع الراهن رؤية مستقبلية» صفحة 87 الجدول التالى :

بيان السنة	سفن بضاعة عامة وحاويات ومبردة		الصب الجاف		ناقلات بترول		سفن الركاب			الإجمالى		
	عدد السفن	الحمولة	عدد السفن	الحمولة	عدد السفن	الحمولة	عدد	حمولة	عدد الركاب	عدد	حمولة	عدد الركاب
1982	54	363.7	1	38.4	8	118.2	7	8.2	2958	70	530.5	2958
1985	105	599.3	15	575.6	8	118.2	7	7.5	3080	135	1300.6	3080
1990	101	615.2	15	575.6	12	193.3	9	14.9	4348	140	1399	4348
1995	97	611.4	16	702.4	10	284.6	7	11.2	6349	130	1609.6	6349
1999	82	586.9	21	1037.1	8	298.4	10	14.7	6955	121	1937.1	6955

مما سبق يتبين أن عدد السفن قد ارتفع من 70 سفينة بحمولة 530.5 ألف طن 2958 راكب في عام 1982 إلى 140 سفينة بحمولة 1399.2 ألف طن و 4348 راكب وفى عام 1999 إنخفض عدد السفن إلى 121 سفينة بحمولة 1937.1 ألف طن و 6955 راكب ومن الملاحظ أيضاً أن عدد سفن الصب الجاف قد ارتفع في عام 1985 إلى 15 سفينة بحمولة 575.6 ألف طن وذلك بإضافة 14 سفينة صب وزيادة الحمولة بمقدار 537.2 ألف طن. وحتى عام 91 / 1992 كان هناك رعاية للنقل البحرى وكان يتم الاستفادة من أرباح شركات النقل البحرى التى كانت تتبع حينئذ وزارة النقل البحرى حيث تم إنشاء شركة الملاحية الوطنية برأس مال قدره 50 مليون دولار بمساهمة فى معظمها لشركات النقل البحرى و5% للبنك الأهلى ومثلها للقطاع الخاص وكان الهدف من إنشائها تملك سفن الصب الجاف لنقل القمح كما تم إنشاء شركة مصر للنقل البحرى وبرأسمال قدره 90 مليون دولار وبنفس الأسلوب حيث أن المساهمة فى معظمها من شركات النقل البحرى . وهما الشركتان اللتان ما تمثلان العمود الفقرى للأسطول البحرى المصرى .

2- وبعد عام 91 / 1992 وبعد صدور قانون قطاع الأعمال العام رقم 203 انتقلت تبعية شركات النقل لوزارة قطاع الأعمال العام تحت إشراف الشركة القابضة للنقل البحرى وبدأ التدهور المستمر سواء فى عدد السفن أو حمولاتها وتحولت أرباح الشركات إلى الانفاق على أمور أخرى بخلاف دعم الأسطول وتدهورت الشركة المصرية للملاحة ولم يتم أية إستثمارات تذكر بها حيث كانت سياسة وزارة قطاع الأعمال العام ورئاسة الحكومة عدم مسئولية الدولة عن تدعيم أسطول النقل البحرى وبدأ التخلص من السفن المملوكة للشركة وبيعها.

3- إن الاستثمار فى الأسطول يتطلب استثمارات كثيفة وبالنقد الأجنبى خارج قدرة القطاع الخاص منفرداً ولذلك استمر الأسطول فى التدهور إلى أن وصل إلى حالة يرثى لها حيث لم يتم حتى المحافظة على ما كان متاحاً وقتئذ وإحلاله وتخلت الدولة كلية عن هذا القطاع الهام سواء فى نقل التجارة الخارجية لمصر والتى تزداد عاماً بعد آخر أو فى المشاركة فى سوق النقل البحرى لما يدره من نقد أجنبى ويكون سند التأمين نقل التجارة الخارجية فى وقت الأزمات والتساؤل لماذا لم يستمر الاستفادة من إمكانيات شركات النقل البحرى فى تدعيم الأسطول وتدعيم منظومة النقل البحرى بصفة عامة حيث تم فى الفترة السابقة لقانون قطاع الأعمال العام ما يلى :

1- إنشاء شركة الإسكندرية لتداول الحاويات فى عام 1984 بمساهمة 40٪ من هيئة ميناء الإسكندرية ما يقرب من 55٪ لشركات النقل البحرى والباقى للقطاع الخاص.

2- إنشاء شركة دمياط لتداول الحاويات عام 1987 بمساهمة 25% من هيئة ميناء دمياط و 65.1% لشركات النقل البحرى و9.9% للقطاع الخاص.

3- إنشاء شركة بورسعيد لتداول الحاويات عام 1986 بمشاركة هيئة ميناء بورسعيد بنسبة 38.5٪ وشركات النقل البحرى بنسبة 61.2٪ والقطاع الخاص بنسبة 0.3٪ .

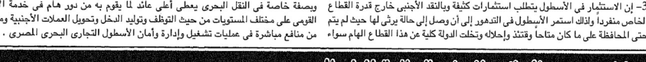
4- وفى عام 1996 أنشئت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات محطة حاويات الدخيلة. هذا فضلاً عن إنشاء أهم شركتين هما شركة الملاحة الوطنية ومصر للنقل البحرى وهما العمود الفقرى الآن لأسطول النقل البحرى .

وبذلك كان يتم الاعتماد على أرباح شركات النقل البحرى فى تدعيم وتطوير الموانى ورفع كفاءتها وكذلك تدعيم الأسطول التجارى البحرى .



دكتور أحمد عيسوى صالح

4- ومما يجدر ذكره أن كتاب وزارة النقل المشار إليه سابقاً لم يتضمن أى شيء عن الرؤية المستقبلية للأسطول البحرى، لذلك يلزم أن تقوم وزارة النقل وقطاع النقل البحرى بالعمل على إنشاء شركات مشتركة لتدعيم الأسطول الوطنى والاستفادة من أرباح شركات الحاويات التى بلغت أرباحها 349 مليون جنيه فى عام 2006/2005 وبمشاركة البنوك المملوكة للدولة والاستفادة من الأموال المتراكمة وبمشاركة القطاع الخاص فى التمويل كما سبق أن أوضحنا لأن الاستثمار فى الأسطول يتطلب رؤوس أموال كبيرة قد لا يستطيع القطاع الخاص بمفرده تحمل مخاطرها. لأن التوسع فى الأسطول به آثار اقتصادية كبيرة منها توفير النقد الأجنبى والمساهمة فى نقل التجارة الخارجية لمصر وحمايتها فى وقت الأزمات وحماية للعمالة البحرية والتوسع فى توظيفهم وحل مشاكلهم والذين يلزم تطويرهم ودعمهم وإعادة تأهيلهم والاستفادة من إمكانيات الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحرى فى تدريبهم خاصة وأن بالأكاديمية كافة الأجهزة والمعدات اللازمة لذلك والتى تم دعم الأكاديمية بها قبل إعادتها لجامعة الدول العربية، وذلك على إعتبار أن العنصر البشرى هو الركيزة الأساسية فى نجاح أى منظمة ولدوره الهام فى مجال النقل البحرى الأنشطة البحرية واعتباراً للتطور التكنولوجى الهائل فى هذا المجال والتطبيقات الحديثة التى تفرض على الكوادر البحرية تحديات رئيسية فى مجال الإعداد والتأهيل والتدريب وكذلك بالنظر إلى أن الاستثمار فى العنصر البشرى بصفة عامة وبصفة خاصة فى النقل البحرى يعطى أعلى عائد لما يقوم به من دور هام فى خدمة الاقتصاد القومى على مختلف المستويات من حيث التوظف وتوليد الدخل وتحويل العملات الأجنبية وما يحققه من منافع مباشرة فى عمليات تشغيل وإدارة وأمان الأسطول التجارى البحرى المصرى .



خفض رسوم الموانى للسفن الرافعة للعلم المصرى



الربان/محمد العقاد سكرتير عام غرفة ملاحة الإسكندرية

بداية ذى بدء لابد وأن نشير أنه لاصناعة ولا تجارة ولازراعة ولا سياحة بدون وجود وسيلة (النقل) سواء البرى منها أو الجوى أو البحرى أو النهرى. لذلك يمكن القول هنا أن قطاع النقل هو الغائب الحاضر فى جميع الجولات فمنذ فجر التاريخ أرتبطت التجارة إرتباطاً وثيقاً بالنقل مفهوماً وواقعاً ومن هنا كان محور الأنشطة التجارية.

كان ذلك هو مدخلنا لنتحدث عن أسطول النقل التجارى المصرى حيث أنه فى الأونة الأخيرة يقف نشاط النقل البحرى فى مصر حائلاً وعائقاً فى سبيل طموحات وفاعلية تطوير وتنمية التجارة الدولية المصرية ذلك بالرغم من المساعى الدامية والجهد الذى يبذل للنهوض بإقتصاد مصر وتجارتها فى الوقت الذى يشهد فيه التاريخ أنه كان لمصر أسطولاً تجارياً بحرياً عريقاً ذلك فى الزمان الأولى وليس كما هو الحاضر الآن.

فنشاط النقل البحرى يعتبر هو الوجه الآخر لنفس العملة التى وجهها الأول التجارة المصرية الخارجية، فللأسف الشديد مازال نشاط النقل البحرى المصرى بصورته الحالية المتمثلة فى عدد الأسطول التجارى المصرى للآن ليست واضحة المعالم أمام الرأى العام وهناك خطأ ما يكون سببه الرئيسى هو تداخل وتضارب القرارات والسياسات المتقلبة فى هذا النشاط، فمسئولينا مازالوا غافلين عن كل جديد فى هذا القطاع بل غافلين عن كل ماهو جيد ومفيد وعظيم فلنا هنا أن نقول إن الأعين مازالت غافلة عن هذا النشاط الحيوى ولا تنشط تلك الأعين وتتفتح إلا عندما يقع خطأ وينتج عنه كارثة بحرية سواء أكانت فى الأرواح أو فى تلويث مياه شواطئنا وهنا فقط نفاجئ بالخسائر الناجمة عن تلك الكوارث التى عادة ما تكون جسيمة.

فنشاط النقل البحرى وهو الممثل فى الأسطول الوطنى للدولة هو القلب النابض لإقتصاد الدولة بل لأى دولة لما له من تأثير مباشر على حجم التجارة الخارجية وعلى تدفق السلع والبضائع المختلفة بين الدول تصديراً وإستيراداً.

ومن هنا يجب على الدولة تنشيط العمل والإستثمارات لتنشيط تفعيل هذا النشاط لنموه ونجاحه، واضعين هدفاً رئيسياً الأول منه وليس الأخير هو تشجيع المستثمرين ونعنى هنا بالمستثمر المصرى وليس الأجنبى لتملك السفن التى ترفع العلم المصرى وذلك لن يتثنى إلا بتشجيع الدولة وإتباع الآتى:

1 - توحيد جهود ملاك السفن وتحقيق التعاون بينهم عن طريق إنشاء كيانات قوية يكون الغرض منها رفع كفاءة العمل فى نشاط النقل البحرى بتملك سفن ترفع العلم المصرى وتوسيع قاعدته مما يساهم فى تنفيذ مخططات التنمية.

2 - خفض رسوم الموانى للسفن الرافعة للعلم المصرى.

3 - قيام البنوك بتمويل / وإقراض المستثمرين لتملك سفن ترفع العلم المصرى تلك القروض تكون ذات فائدة بسيطة تسدد على مدد طويلة، الأمر الذى ينشأ عنه زيادة عدد سفن الأسطول المصرى.



الربان محمد العقاد

4 - قيام الدولة بمساعدة ملاك السفن بتخفيض الضرائب على ملاكها المصريين ومنحهم فترات سماح لا تخضع فيه السفن الرافعة للعلم المصرى للضرائب خاصة فى السنوات الأولى من سداد قيمة القرض إن وجد.

5 - أن تقوم الدولة بوضع السياسات التى تشجع المستثمرين المصريين لإمتلاك سفن ترفع العلم المصرى حتى يزاد حجم / وعدد تلك السفن ولتحقيق ذلك لابد وأن تكون هناك من القرارات السيادية التى تنظم شحن الواردات أو الصادرات المصرية على السفن التى ترفع العلم المصرى .



مصرى .... المستقبل المأمول والواقع الأليم ....

الأسطول التجارى المصرى تقلص عدد سفنه إلى ما دون المائة سفينه

الأستاذ/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوچستيات

التساؤلات عادة هى التى تفتح أبواب المتغيرات على آفاق مستقبل حافل بالتطورات ولدينا فى مجال صناعة النقل البحرى سؤال لم يلق بعد إجابة قاطعة وهو لماذا تم إهمال إدماج الأسطول البحرى التجارى فى صميم إستراتيچية تنمية وتطوير محاور وقطاعات الإقتصاد القومى والإفادة من تكاملها العضوى مع الإقتصادات الدولية؟ ولماذا تناقصت حجوم وقيم التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) المصرية بصورة تدعو للإنزعاج التى تتولى سفن هذا الأسطول نقلها بما يسفر عن إستدامة العجز فى موازين المدفوعات؟ فلماذا رضينا بأن تكون خارج دائرة تفاعلات التحدى والإستجابة برغم إننا دولة بحرية من الطراز الأول مما يشكل حافزاً على أن نجعل من سواحلنا البحرية طاقات إقتصادية إنتاجية ذات ميزات تنافسية؟ نكاد نكون قد خرجنا من سباقات صناعة النقل البحرى وتركنا المضمار لغيرنا للإنطلاق وإحراز قصب السبق. ولبالغ الأسف فإن جميع الحكومات التى تعاقبت لم تدرك مدى أهمية أن تصبح مصر لاعباً رئيساً فى هذه الصناعة التى تقف على رأس أولويات التنمية. بل أخذ الأمر فى عهودها إتجاهاً معاكساً حيث تآكلت حمولات هذا الأسطول وبلغت سفن كثيرة فيه أرذل العمر وتراجعت مستويات إدارته وهبطت إسهاماته فى الإنتاجية الخدمية. ومما زاد الأمر تعقيداً أن دولا مثل لبنان وسوريا وتركيا واليونان والسعودية ظلت أعداد وحمولات ومستويات تكنولوچيا أسطولها البحرى تزداد على نحو دائم

سمير معوض

الأسطول التجارى المصرى تقلص عدد سفنه إلى مادون المائة سفينة معظمها يعانى من التقادم الزمنى والتكنولوچى. وعلى مدار سنوات طويلة لم يحدث إحلال للحمولات فضلاً عن توقف عمليات التوسع فيما يخوض العالم حروب منافسة داروينية. فلدى الصين قرابة 240 ألف سفينة من مختلف الطراز والحمولات ولدى شركة (NYK) اليابانية ما يقرب من 650 سفينة وهذه الشركة تسعى حثيثاً إلى عولمة أنشطتها ولأهميته الأسطول البحرى التجارى الصينى فإن توقف عمليات التصدير فيها لشهر واحد سيجعل مساحتها البالغة 9.6 مليون كيلومتر مربع غير قادرة تخزين وإستيعاب منتجاتها التى تتركم بشكل ملحوظ فى جميع موانيها فى كل ساعة فالإدارة الناجحة هى التى تتبنى محاولات الفهم والتحليل الإستباقية للتطورات القادمة كذلك إدراك هذه الإدارات الإقتصادية أن الصيانة والإصلاح يعدان ضمن مكونات الإستثمار بالنسبة لنا فلا يمكن أن تقوم لهذه الصناعة الإستراتيچية قائمة مالم تستثمر الدولة فى صناعة بيئة مساعفة على قيامها فالأعراض عن البحث الجاد لإيجاد حلول عملية للمشكلات التى أحاقت بهذه القطاع أدى إلى تفاقم التعقيدات المسئولة عن خلق آليات تدهوره وأعاقت نمو العناصر الإيجابية فماهى إذن الكوابح التى حالت دون تطور الأسطول البجرى التجارى لدينا؟

أولا – فقدان الآليات التشريعية على إيجاد الأدوات القانونية المحفزة على تكوين مجموعات من رجال الأعمال والمستثمرين الذين يقومون بدور هام فى إعادة بناء هذا القطاع الإقتصادى الباغ الأهمية لإنتشال الإقتصاد من وهدة تقهقره

ثانيا – تراجع مستوى الإدارة البحرية التى أصيبت بالهزال وفقر المعرفة والخبرة بفعل توقف هذه الصناعة عن النمو والتوسع وإستقطاب أعداد كبيرة من العاملين فيها

ثالثا – عدم وجود بنوك متخصصة فى الإستثمار فى تمويل بناء السفن وشرائها وأحجام البنوك التجارية عن الدخول فى دعم هذا النشاط الأكثر قدرة على توليد دخول ذات دوران سريع وقيم مضافة (ربحية) عالية.

رابعا – غياب التخطيط الواضح لإعفاء المستثمرين من الضرائب والرسوم لجذبهم وتشجيعهم على الإستثمار فى تكوين أسطول بحرى بإعتباره أصولاً رأسمالية إنتاجية من الطراز الأول

خامسا – ليس لدينا حتى الان أسواق ومؤسسات تمويلية وبورصة توفر تمويلات طويلة الأجل لهذه الإستثمارات الضخمة

سادسا – وكذلك فإنه ليس لدينا شركات تأمين بوسعها التأمين على هذه الأصول (السفن) الضخمة

سابعا – تردى مفاهيم المعنى الحقيقى لقيمته وأهمية الإستثمار فى هذا القطاع الحيوى.

عدم وجود مدرسة لتخريج البحارة اللازمين للعمل على السفن المصرية

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

1 – قلة عدد سفن الأسطول المصرى وزيادة أعمارها وقِدمَ أنواعها (معظمها سفن نقل البضائع العامة)

المواجهة

أ. إنشاء شركات ملاحة مساهمة تساهم فيها الحكومة والبنوك المصرية والشعب المصرى

ب. تشريع بإعفاء المساهمين فى هذه الشركات من الضرائب لتشجيع طوائف الشعب على المساهمة فيها

جـ. توجيه هذه الشركات المساهمة لشراء سفن ذات نوعيات مطلوبة مثل ناقلات البترول والغاز وسفن الحاويات وسفن نقل الركاب (العبارات) من السوق العالمى

2 – عدم وجود مدرسة لتخريج البحارة اللازمين للعمل على السفن المصرية

المواجهة

إنشاء مدرسة بحرية لإعداد الطواقم اللازمة ويستحسن أن تكون هذه المدرسة فى سفينة بدلاً من فصول دراسية فى البر مثل السفينة "الفاروقية" مع الإستعانة بالخبرات الأجنبية فى التعليم والتدريب البحرى إذا لزم الأمر

3 – عدم وجود أطقم مصريين أكفاء لتشغيل هذه السفن حالياً

المواجهة

التشريع بإستخدام طواقم أو أفراد أجنبية لحين إعداد الأطقم والبحارة المصريين اللازميين لتشغيل هذه السفن

4 – عدم كفاءة التعليم والإعداد للطواقم والبحارة وقلة المدرسين البحريين المصريين وكذا الإهتمام بتحديث المناهج التعليمية والتدريبية اللازمة

المواجهة

ضرورة تحديث المناهج الدراسية والتدريبية بما يتمشى مع المستجدات فى العمل البحرى فى العالم

5 – عدم وجود ترسانات لبناء السفن وإصلاحها

المواجهة

تدعيم شركات بناء السفن وإصلاحها مع الإستفادة بالخبراء من الدول الأجنبية إذا لزم الأمر

6 – زيادة تلكلفة تشغيل الطواقم والبحارة على السفن المصرية لإعتبارهم موظفين وعمال براتب شهرية

المواجهة

تشريع بتشغيل الطواقم والبحارة على السفن بالرحلة أو بالمدة فقط

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

7 – قلة الكوادر الأكفاء لإدارة العمل فى الشركات الملاحية المصرية ونقص الخبرة الدولية اللازمة لديهم

المواجهة

تشريع بتشغيل الكوادر الأجنبية من ذوى الخبرة والسمعة الجيدة لحين إعداد الكوادر المصرية اللائقة

8 – ضعف أداء نقابة عمال البحر وعدم جديتها وفاعليتها

المواجهة

تشجيع وتقوية النقابات العمالية البحرية لرعاية مصالح البحارة العاملين فى السفن المصرية وإنشاء نقابات أخرى للضباط البحريين والمهندسن البحريين لضمان حقوقهم لدى الشركات الملاحية المالكة للسفن المصرية

9 – عدم تبعية الشركة القابضة للنقل البحرى لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى)

المواجهة

ضرورة أن تتبع الشركات الملاحية لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى) لضمان حسن تطبيق القرارات والقواعد البحرية الدولية على السفن المصرية وضمان صلاحيتها للعمل فى النقل البحرى

10 – ضعف قدرات الموانى المصرية فى شأن وسائل إطفاء الحريق وسلامة الأرواح ومنع تلويث البيئة البحرية بإعتبارها واجبات أساسية للدولة

المواجهة

1. يجب تقوية قدرات الموانى بلنشات مجهزة لإطفاء الحريق وفرق مدربة على إسعاف المصابين والمرضى وسلامة الأرواح فى السفن سواء منها الموجودة فى منطقة المخطاف الداخلى أو الخارجى فور إستلام إشارة الإستغاثة

2. لمنع السفن من تلويث البيئة البحرية سواء خارج الميناء أو داخله – بالتخلص من مياه الصابورة ومياه السرتينة بإلقائها فى البحر يستحسن عمل بالوعات على الأرصفة تكون متصلة بشبكة المجارى لتقوم السفن إذا لزم الأمر بتفريغ نفاياتها السائلة فيها وذلك لقاء رسم رمزى بدلاً من الرسوم الباهظة الحالية فى بعض الموانى والتى تجعل السفن تلقى نفايات السائلة فى البحر بدلا من تكبدها هذه الرسوم الباهظة.

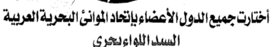
الرجل المناسب فى المكان المناسب





أختارت جميع الدول الأعضاء بإتحاد الموانئ البحرية العربية

السيد اللواء بحرى



محمد أحمد ابراهيم يوسف



رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

كأحد أبرز قيادات النقل البحرى العربية

لشغل منصب رئيس إتحاد الناقلين البحريين العرب

وهذا للإنجازات والنجاحات التى قام بها سيادته سواء أثناء

قيادته السابقة لهيئة ميناء الإسكندرية أو الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال وجميع العاملين بها يتقدمون

بخالص التهنئة القلبية لسيادته ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

الأستاذ/ ممدوح سلطان

يهنئ

اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

على شغله منصب رئيساً لإتحاد الناقلين البحريين العرب







أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها



يتقدمون بخالص التهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى أ.ح





محمد زكى محمد

على ثقة القيادات السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة المستودعات المصرية العامة

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

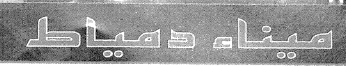
فى ظل القيادة الرشيدة





لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



تكملة لما نشر فى العدد السابق من الوصف العام للميناء والموقع الجغرافى وقناة الربط الملاحية للنقل النهرى.

نواصل فى هذا العدد تعريف القارئ بالتخطيط العام والمحطات المختلفة بالميناء

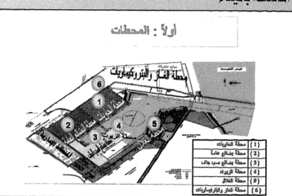
التخطيط العام :

تم إعادة التخطيط العام لميناء دمياط ليصبح فى الصورة التالية

محطات ومنطقة إدارية Terminals		موانى ومنطقة إدارية Sub-Parts
	تخدم العمل التخصصي في شكل موانئ فرعية في إطار الميناء الواحد ←	
حاويات		حاويات
بضائع عامة	عامة وصب بمختلف أنواعه	صادر
بضائع صب جاف		وارد
زيوت		غاز
غلال		نهرى
غاز		

وهذا تطلب تعديل وإنشاء بنية أساسية ومعلوماتية مناسبة لتحقيق السيولة والمرونة فى الحركة من وإلى الميناء داخلياً وخارجياً

أولاً : المحطات



المحطة الأولى (محطة الحاويات)

تشمل 4 أرصفة بطول 1050 متر بالإضافة إلى رصيف دحرجة وعمق 14.5 م تستقبل حمولات الجيل الثالث من سفن الحاويات المحملة (5000) حاوية

ساحة للحاويات بمساحة إجمالية 1.000.000 متر مربع

محطة الحاويات

تستقبل حمولات سفن حتى (5000) حاوية

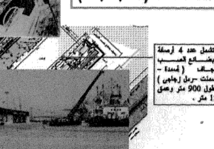


الطاقة التخزينية : 1.2 مليون حاوية مكافئة — معدل التداول السنوى : 1.05 مليون حاوية (10.9 مليون طن)

المحطة الثانية (البضائع العامة)

وتشمل عدد 4رصيف بطول 800 متر بالإضافة إلى رصيف دحرجة وعمق 12 متر وساحة للبضائع العامة بمساحة 500 ألف مترمربع.

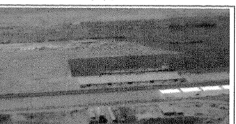
المحطة الثالثة (الصب الجاف)



وتشمل عدد 4 أرصفة للبضائع الصب الجاف (أسمدة – أسمنت –رمل زجاجى) بطول 900 متر وعمق 12 متر .

محطة بضائع الصب الجاف

تستقبل حمولات سفن حتى (50) ألف طن



الطاقة التخزينية : 500 ألف طن — معدل التداول السنوى : 6.2 مليون طن

المحطة الرابعة (الصب السائل)



وتشمل رصيف متعدد الأغراض للبضائع الصب السائل بطول 225 متر .

منطقة تخزين (25) تنك بسعات مختلفة فى المنطقة الخلفية بها على مساحة 500.000 متر مربع ولها طرق خاصة بها برى وسكة حديد .

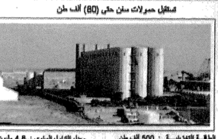
المحطة الخامسة (الحبوب)

وتشمل 4أرصفة بطول 1200 م وعمق 14.5م

صوامع الغلال بطاقة

محطة الحبوب والمواد الغذائية

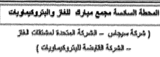
تستقبل حمولات سفن حتى (80) ألف طن



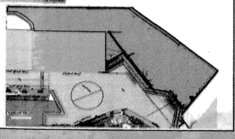
الطاقة التخزينية : 500 ألف طن — معدل التداول السنوى : 4.8 مليون طن

معدل السحب اليومى : 12 ألف طن (سكة حديد/عربات نقل) وستزيد بعد إفتتاح النقل النهرى

المحطة السادسة مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات



(شركة سيجاس – الشركة المتحدة لمشتقات الغاز – الشركة القابضة للبتروكيماويات)



نشأت الديهى يكتب

eldeehy@Yahoo.com

دعوة للمشاركة

بنك فقراء مصر

تآكلت الطبقة الوسطى وتحللت وتناثرت بقاياها بين الطبقات الأخرى وتضاعف عدد الفقراء والمحتاجين أضعافا .. أضعافا، وانقسم المجتمع إلى ما يشبه فريقين، فريق السادة وفريق العبيد، ولكل فريق دستوره وقوانينه الخاصة كما لكل فريق مدافعون مرابطون على الخطوط الأمامية يتحين كل منهم الفرصة كي ينقض على الآخر ليقضى عليه تماما . كنا ندرس ونحن فى السنوات الأولى للجامعة أن مساحة الطبقة الوسطى كلما إتسعت كان ذلك دليلا على صحة وسلامة المجتمع، وكلما نقصت وتآكلت وتلاشت كان ذلك عرضا لمرض خطير يهدد كيان المجتمع بأسره، والطبقة الوسطى فى مصر كانت تتسع لتشمل الكثير من فئات وطوائف المجتمع وكانت هى المحرك لكل الأحداث ليس ذلك فحسب بل كانت هى صانعة تلك الأحداث سواء السياسية أو الإقتصادية أو الإجتماعية، كانت هناك طبقة عليا تملك المال وتؤثر فى السلطة تحاول تلك الطبقة أن تستفيد قدر الامكان من قوة الطبقة الوسطى وكانت السلطة تحاول إسترضاء تلك الطبقة وكانت حريصة على عدم المساس بحقوقها ومكتسباتها وشيئا فشيئا تآكلت تلك الطبقة واتسعت ى والآن....

إتسعت دائرة الفقر إلى أقصى درجة وأصبحت تهدد كيان المجتمع بأسره بالتحلل، فالفقراء لا يجدون من يدافع عنهم أو يعمل لصالحهم لكنهم يجدون من يتحدث بأسمهم ويتكلم بلغتهم ويزايد ويكتسب بإسمهم دون فعل أى شئ على أرض الواقع، كان الإصلاح الزراعى والـ 50% عمال وفلاحين وقرارات الثورة البراقة تصب فى صالح الفقراء ولكن من بعد كل هذه السنوات هل تم مواجهة الفقر والحاجة مواجهة عملية، أنظر إلى نواب مجلس الشعب أو مجلس الشورى تجد من يمثل العمال والفلاحين لا علاقة له بهما بتاتاً تجد هؤلاء مليارديرات يحاولون المتاجرة بإسم هؤلاء الغلابة وهؤلاء الغلابة من الفقراء والمحتاجين لا يملكون من أمرهم شيئاً فهم يسمعون كلاماً من الجميع يوحى بأن الدولة ورجالها الأفزاز لا شغل لهم إلا هؤلاء الفقراء، لكن الواقع العملى أن هؤلاء المسئولين لا هم لهم سوى مزيد من إفقار هؤلاء الفقراء بكافة الطرق المباشرة وغير المباشرة وهذا يأتى من خلال قرارات وتشريعات وقوانين يتم سنها وتفضيلها على مقاس الكبار الذين يمثلون أنفسهم ويعملون لحسابهم.

والغريب أن بعض المثقفين يحملون الفقراء مسئولية الوضع السيئ الذى يعيشون فيه وحجة هؤلاء المثقفين أن الواجب يحتم على المظلوم أن يحتج ويتذمر لدى المسئول حتى يدفع عنه الظلم ويرد عليه مظلمته، ونسى هؤلاء المثقفون أن الفقر أعازنا الله منه يولد الكفر، وثورة الجياع لا يقف أمامها سوى المجانين إن النبى صلى الله عليه وسلم قال "اللهم إنى أعوذ بك من الفقر" وقال على بن أبى طالب كرم الله وجهه (لو كان الفقر رجلاً لقتلته) وفى الأثر أن الفقراء والمساكين والتياس وأهل البلاء دولة يوم القيامة فينادى عليهم رب العزة أن أنزلو إلى أرض المحشر فأيما رجل أطعمكم فىّ طعمة أو سقاكم فىّ شربة أو كساكم فىّ كسوة خذو بيديه وأدخلوه الجنة... إنها إمارات وإشارات لن يفهمها إلا أولو الألباب وأتساءل ... هل الله الرازق الغنى ليس بقادر على أن يجعل كل الناس أغنياء ... بالطبع سبحانه وتعالى قادر على أن يقول للشئ كن فيكون .. لكنها إختبارات لبنى البشر، إختبارات لمن من الله عليهم وفتح عليهم وأغناهم عن ذل السؤال والحاجة، إختبارات للقلوب، من يرق قلبه لطلب محتاج ومن تدمع عيناه لمرض لعين أصاب إنسان كان يوماً فى أتم صحة، أختبارات للسلوك البشرى فى التعامل مع المتناقضات مع الفقر ومع الغنى ، ومع الصحة ومع المرض، ومع العلم ومع الجهل، ياسادة ماذا يفيد الثراء تحت الثرى؟ ماذا ينفع الثرى تحت الثرى؟ إن الله يختبر عبده الغنى ماذا فعل بغناه والفقير هل صبر على فقره؟ يبدو أننى تجاوزت فى مقدمات وكلام أشبه بالموعظة لكن الحقيقة أننى أجمل فى عقلى وقلبى (فكرة) أعرضها للجميع لمزيد من المناقشة والحذف أو الإضافة وفى النهاية المشاركة الجماعية.

إننا ندعو إلى إنشاء كيان مؤسسى غير حكومى لا علاقة له بالسياسة أو الأحزاب ولا علاقة له بالجماعات الدينية على إختلاف توجهاتها ولاعلاقة له بالطبقات الإجتماعية غير المعلنة.

إننا ننشد كياناً مؤسسياً خيرياً المشاركة فيه ومن خلاله متاحة للجميع دون النظر إلى إمكانيات من ناحية الغنى أو الفقر ودون النظر للإنتماء لحزب يمينى أو يسارى إننا ننشد كياناً مؤسسياً يستقبل مشاركات ومساهمات بنى الإنسان فى لحظات الصدق والشفافية مع النفس ومع الله.

إننا ننشد كياناً مؤسسياً يعنى بشئون الفقراء فى مصر المحروسة محاولين مواجهة الفقر والجهل والمرض إن أبواب الخير كثيرة لكنها عشوائية تفتح أبوابها فى أماكن محددة دون دراسة الإحتياجات الفعلية فى أماكن أخرى أشد فقراً.

إننى أدعوا إلى إنشاء بنك لمكافحة الفقر فى عموم البلاد.

والجميع مدعو للمشاركة بالمال بالوقت بالعلم بالعمل صاحب المال، الطبيب، المعلم، المحاسب، الصيدلى، الحارس الليلى، ضابط الشرطة، الموظف البسيط، حتى الفقير العاطل يمكنه المشاركة الإيجابية.

إننى سأعرض بالتفصيل لهذا المقترح وأدعو الجميع إلى المشاركة ولو بالرأى

والله الموفق.

فى الواقع أن ...

* ما صرح به فاروق حسنى أقدم وزير فى حكومة مصر المحروسة من أن "الحجاب عودة للوراء" لا يستحق التعليق أو الرد فهو كلام إباحى ويمثل دعوة للفتنة النائمة أن تستيقظ.

ولكنى أسأل فاروق حسنى ماذا تعنى كلمة "وراء" بالنسبة له فكلمة "وراء" لها معانى كثيرة حسب الشخص الذى ينطقها !!! الخلاصة أن فاروق حسنى خائف من العودة للوراء ! ترى لماذا هل (وراء) فاروق حسنى ما يخجل منه ؟؟

* ما قاله حمدى قنديل عن جمال مبارك فى صحيفة المصرى اليوم يستحق القراءة والتحليل والمراجعة .. أدعوا الجميع إلى قراءته والتمعن فيه.

* ممدوح مرعى وزير العدل سيسطر التاريخ أسمه فى صفحاته لكن أى صفحة ياترى؟؟؟

* محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف عندما أراه تقفز إلى ذهنى صور العصور المظلمة للدولة الإسلامية وعندما أستمع إليه أتذكر الآية الكريمة "أيبتغون عندهم العزة فأن العزة لله جميعاً"

* "أنس الفقى" "على مصيلحى" "محمود محى الدين" "فاروق حسنى" "محمود زقزوق" "محمد منصور"

ترى لو تم عمل إستفتاء شعبى على صلاحيتهم للوزارة - شرط أن يكون إستفتاء حقيقى - ترى من منهم سيجتاز ومن منهم سيخرج

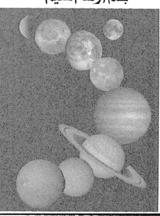
رأى الشخصى أنهم جميعاً لا يصلحون على الإطلاق للعمل فى مصر المحروسة.

والإكتشافات الفضائية لرحلات 2006

عالم الفضاء عالم مثير وعجيب وملئ بالأسرار التى يحاول العلماء الوصول إليها وإكتشاف الغامض منها وخلال عام 2006 قد توصل كثير من العلماء بواسطة رحلاتهم الفضائية إلى عدة إكتشافات سوف نعرضها لكم وهى:



بقلم/ وسام غنيم



إكتشاف كوكب عاشر فى المجموعة الشمسية

أكد إتحاد علماء الفلك الأمريكيون عن إكتشاف كوكب عاشر على حافة المجموعة الشمسية وقالوا أنه يبعد ضعف مسافة كوكب بلوتو عن الأرض ويعتبر الكوكب الجديد المكتشف أكبر جسم أكتشف فى المجموعة الشمسية منذ إكتشاف كوكب نبتون عام 1846 وكان قد شوهد للمرة الأولى عام 2003 إلا أنه لم يتم التأكد من أنه كوكب كامل إلا مؤخراً

- ويبلغ قطر الكوكب الجديد 3000 كيلو متر ويعتقد أن سطحه يمتلئ بالأحجار والجليد وهو أكبر فى حجمه من كوكب بلوتو

- ويبعد الكوكب الجديد عن الشمس 97 مرة ضعف المسافة بين الأرض والشمس أى أكثر من ضعف المسافة بين بلوتو والشمس

- ويعتقد علماء الفلك أن كوكب نبتون فى مرحلة معينة من تاريخه قذف جزءاً منه خارجه هو ما كون الكوكب الذى إكتشفه العلماء أخيراً عند الزاوية الأربعة والأربعين

التليسكوب هابل يكتشف 100 كوكب جديد

ربما يكون تليسكوب الفضاء العملاق هابل قد إكتشف أكثر من مائة كوكب تدور حول نجم فى مجرتنا وتمكن هابل من رصد هذا العدد من الكواكب فى المجره بعد أن رصد الآلاف من النجوم والشموس فى مجرتنا المعروفة بإسم درب التبانه وسيزيد عدد الكواكب التى تدور حول الشموس فى مجرة درب التبانه إلى 230 إذا أثبت صحة هذه المعلومات التى رصدها تليسكوب الفضاء العملاق.

وقال ستيف بيكويث"مدير معهد علوم تليسكوبات الفضاء" أن هذا الإكتشاف يعتبر تقدماً كبيراً نحو إكتشاف المزيد من المنظومات الشمسية

وهؤلاء الكواكب المائة التى إكتشفت قد تم مراقبتها لمدة سبع أيام وأشرف عليها عالم الفضاء كايلاش ساهو

دلائل جديدة على وجود حياة على سطح المريخ

أعلنت وكالة الفضاء الأوروبية أن المعلومات التى جمعتها مركبة الفضاء "مارس إكسبرس" أظهرت دلائل جديدة فى مجال البحث عن آثار حياة فوق سطح المريخ.

وقالت الوكالة إن المركبة عثرت على المياه وغاز الميثان فى مناطق معينة على الكوكب وكلا المادتين يرتبط بوجود الحياة

لكن المحرر العلمي للبى‌بى‌سى يقول إن الربط بين العثور على المادتين ووجود الحياة على أرض المريخ ليس مؤكداً لأن غاز الميثان يمكن أن ينتج بوسائل غير بيولوجية مثل الأنشطة البركانية لكنه يضيف بإن الإثارة بين العلماء تتزايد مع كل كشف جديد عن وجود هذه المادة

وقد أعلن العلماء مؤخراً أن أجهزة الإستشعار المثبته على المركبة "مارس إكسبرس" الأوروبية التى تدور حول المريخ قد إلتقطت البصمة الطيفية لغاز الأمونيا يذكر أن غاز الأمونيا يعيش لفترة قصيرة من الزمن على سطح المريخ لذا فإنه يتم إحلاله بصورة مستمرة

ويذكر أن مقياس الطيف الفضائى "فورية" حساس للإشعاعات فى نطاق طيفى ما بين 1.2- 5 ميكرونات و5 -50 مايكروناً وهو نطاق طيفي غني بالعديد من المركبات بما فيها الماء وثانى أكسيد الكربون

ويذكر أن الخط الطيفى لغاز الأمونيا يبلغ عشرة مايكرونات ورصد مقياس الطيف يؤكد نضوباً فى ثانى أكسيد الكربون وزيادة فى كثافة بخار الماء فوق بعض البراكين الخامدة على سطح المريخ ولا يشير غاز الأمونيا على سطح المريخ بالإستقرار ولولا إحلال غاز الأمونيا كلما تلاشى لكان أختفى تماماً فى غضون بضع ساعات من على سطح الكوكب الأحمر وتكمن أهمية الأمونيا فى أنه مركب من النيتروجين والهيدروجين ويوجد النيتروجين بكميات قليلة للغاية على سطح المريخ

ولأنه لا توجد حياة أرضية دون وجود النيتروجين فإن وجود الأمونيا قد يعنى وجود حياة ميكروبية على سطح المريخ

ولم ترصد المركبات التى أرسلت للمريخ حتى الان أية براكين نشطة على سطح الكوكب الأحمر

تحديد الكواكب الأكثر إحتمالاً .. لإحتضان كائنات فضائية

وضعت عالمة فضاء أمريكية قائمة بالنجوم التى يحتمل أن يدور فى أفلاكها كواكب يوجد على سطحها شكل من أشكال الحياة العاقلة ومن المعروف أن العلماء ظلوا منذ زمن بعيد يسترقون السمع لإلتقاط إشارات صوتية من المجموعات الشمسية الأخرى على أمل العثور على حضارات أخرى غير الحضارة الإنسانية

وقد تفحصت مارجريت من مؤسسة كارانيجى فى واشنطن عدة معايير مثل عمر النجوم وكمية الحديد الموجودة فى محيطها

وجاء على رأس النجوم التى حددتها مارجريت نجم "سى فى إن" وهو نجم يشبه الشمس وتبلغ المسافة بينه وبين كوكب الأرض 26 سنة ضوئية

وقد حددت العالمة فى السباق حوالى 17 ألف مجموعة شمسية تعتقد أن بالإمكان أن توجد حياة عاقلة على سطحها

- وإختارت من هذه القائمة خمسة نجوم تعتقد أنها الأقرب لوجود أشكال للحياة الذكية لكائنات فضائية إن وجدت وقالت لبى‌بى‌سى لقد أخترت خمسة نجوم للأماكن التى ينبغى أن نتوجه إليها إذا تعين علينا ذلك أو أن نوجه أجهزة التلسكوب نحوها

- ويرتبط معظم المعايير التى إعتمدت عليها العالمة الأمريكية على عمر النجوم حيث وقع إختيارها حصراً على النجوم التى يزيد عمرها عن 3 مليار سنة وهى المدة الكافية لتشكل الكواكب وتشكل حياة مركبة على سطحها كما تعين على النجوم المرشحة الواحد منها على مالايقل عن 50% من مادة الحديد الموجودة فى الشمس فكل نجم يحتوى محيطه على كمية ضئيلة من الحديد. هناك إحتمال بالا يكون قد وجد به خلال فترة النشوء الأولى ما يكفى من المعادن الثقيلة اللازمة لتشكل الكواكب

أوجه شبه مدهشة بين كوكب الأرض والقمر تايتان

يقول علماء الفضاء فى رحلة إستكشافية حول كوكب زحل إن أوجه الشبه بين كوكبنا الأرض والقمر "تايتان" أحد توابع زحل كبيرة جداً وإن العديد من الظواهر والعمليات الطبيعية التى تحدث على الأرض تحدث أيضاً على تايتان فعلى القمر تايتان تهب الرياح وتنطلق العواصف وتسقط الأمطار وتثور البراكين وتمور أرضه بالزلازل بشكل يوثر على طبوغرافية سطحه ويقول الباحث الدكتور "چوناثان لونين" من جامعة أرزونا الأمريكية والمشارك فى فريق بحث المهمة كاسينى - هايغنر" لعل القمر تايتان أكثر الأماكن شبهاً بالأرض فى المجموعة الشمسية بما يتعلق بتوازن العمليات كالرياح وقنوات الأنهار والدليل على وجود أمطار وإحتمال وجود بحيرات وتشكيلات چيولوجية لها علاقة على الغالب بالنشاط البركانى وتحرك قشرته

الطبيعة الكيميائية للكوكبان

لكن الطبيعة الكيميائية التى تحرك العمليات فى الأرض و"تايتان" مختلفتان بشكل كبير فعلى سبيل المثال يبدو أن غاز الميثان على تايتان يؤدى الكثير من الأدوار التى يؤديها الماء على كوكب الأرض. ويعتقد أن هذا التشابه يرجع إلى ما يسمى بالبقعتين المفضلتين فى المجموعة الشمسية وحتى يكون الكوكب أو الجرم السماوى فى واحدة من تلك البقع يعنى أن يحقق توازناً بين حجمه وكتلته والمسافة التى تفصله عن الشمس

ويضرب الدكتور "لونين" مثالاً على ذلك بثلاثة كواكب داخلية فى المجموعة الشمسية وهى الزهرة والأرض والمريخ فكتلة الكوكب تتوافق مع القدرة على الإحتفاظ بتدفق الحرارة من قلب الكوكب بينما البعد عن الشمس له علاقة بالقدرة على الإحتفاظ بماء سائل والتى تعتبر أحد محركات النشاط الچيولوچي على كوكب الأرض

الأمطار الكارثية

يقول العلماء إن غاز الميثان يحتاج فترة طويلة نسبياً لكى يتكثف إلى الدرجة التى ينعقد فيها المطر الذى يمكن أن يهطل على سطح تايتان لكن العلماء يعتقدون أن هذا لا يحدث بصورة عارضة وأنه إن حصل يكون كارثياً.

وتشير الأدلة أيضاً إلى أن سطح تاتيان يغطيه خليط سائل من الماء والأمونيا (النشادر) الصادر من البراكين والينابيع الحارة وهو ما يفسر أن الصدوع لا تكسو قشرته كما هو الحال مع الأجرام السماوية القريبة منه وتوضح البيانات بأن سطح القمر تايتان الجليدى مغطى بمكونات عضوية وهذا دليل واضح على وجود إحتمالات للحياة على هذا القمر.

ولكن يذكر أن درجة الحرارة على القمر تايتان منخفضة جداً وتصل إلى نحو 178° تحت الصفر مما لا يتيح للكائنات العضوية المعروفة البقاء حية ويعتقد أن هذا النوع من الكائنات العضوية قد تعيش فى أماكن معينة مثل الينابيع الحارة إذ يمكن إستخدام غاز الأستيلين (غاز عديم الرائحة يستخدم فى التلحيم) بالتفاعل مع غاز الهيدروچين بما يتيح تحرير قدر من الطاقة كاف لتنشيط عملية الإستقلاب فى خلاياها وبالتالى ربما تسخين المحيط الذى تعيش فيه

إكتشاف أسرع جرم يدور فى مجموعتنا

تم إكتشاف أسرع جرم سماوى يدور حول نفسه بالنسبة لحجمة فى المجموعة الشمسية وهذا الجرم يدعى 2003 إى الـ 61 وهو أحد أجرام تسمى بحزام كيوبير الواقع على أطراف المجموعة الشمسية والمكتشف عام 1992

وهو يدور حول نفسه مرة كل 3.9 ساعة وله شكل إهليلجى أشبه بكره الرجبى المهروسة وهو أكثر كثافة من الجليد بمرتين ونصف وهو أقرب إلى الثلج الصافى

ويقول العلماء إلى أن النيازك تدور حول نفسها بنفس سرعة الجرم "2003 أى إلى 61" ولكن النيازك صغيرة وصلبة وذات جاذبية صغيرة أما هذا الجرم كبير بما يكفى لكى تكون له جاذبية خاصة مثله مثل أى كوكب فى المجموعة الشمية من هنا قد وصلنا إلى حقيقة هامة جداً وهى أن العلم ليس له حدود ولا نهاية فكل يوم نكتشف الكثير والكثير من الأشياء التى نجهلها ولكن ندعو الله أن نستفاد من هذا العلم لمايحبه ويرضاه.

التجارة الإلكترونية وإنفتاح الأسواق عالميا

بقلم/ ولاء حمزة

- التجارة الإلكترونية بين المباح والمحرم.
- التحديات التقنية والغير تقنية للتجارة الإلكترونية

الكثير من الناس تظن بأن التجارة الإلكترونية هى مجرد الحصول على موقع على الإنترنت ولكن مجال التجارة الإلكترونية أعمق من ذلك بكثير فهو أسلوب جديد فى العمل يوفر الوقت والجهد كما أن التجارة الإلكترونية توسع نطاق السوق إلى نطاق دولى وعالمى فهيا بنا عزيزى القارئ نتعرف على ماهية التجارة الإلكترونية مع التعرف على التحديات وأيضاً الفوائد التى تنجم عن إستخدامها...

هل يمكن تجاهل التجارة الإلكترونية؟!!

أمام واقع ومفرزات عصر التقنية العالية، ونماء إستخدام وسائل التقنية وتزايد الإقتناع بإعتمادها نمطاً لتنفيذ الأعمال وفى ظل دخول غالبية الدول العربية منظمة التجارة الدولية وفى ظل متطلبات التجارة الدولية المتمثلة بتحرير التجارة فى السلع والخدمات ودخول الشركات الأجنبية الأسواق العربية كجهات منافسة حقيقية ولما توفره التجارة الإلكترونية من تسهيل عمليات التنافس فإن تجاهلها يعدو مغالاة فى المحافظة على الأنماط التقليدية التى يرى الباحثون إنها لن تصمد طويلاً، فالأنماط التقليدية للتجارة وإن كانت لا تزال هى القائمة فإن بنية تنفيذها تحولت شيئاً فشيئاً نحو إستخدام الوسائل الإلكترونية.

إن العالم الذى يتجه إلى إحلال التقنية فى كل ميدان من ميادين النشاط الإنسانى، وبشكل رئيس، الخدمات الحيوية والخدمات التى تقدمها الدولة سيضع التجارة الإلكترونية موضوعاً على رأس موضوعات أجندة التطور والتنمية لهذا كله، يعدو تجاهل التجارة الإلكترونية أمراً غير متناسب مع رغبتنا فى التعامل مع الآثار الإيجابية لعصر تقنية المعلومات وإمتلاك وسائل مواجهة الآثار السلبية ونتاج عصر العولمة.

التجارة الإلكترونية بين المباح والمحرم

يقول الدكتور/ محمد عبد الحليم عمر مدير مركز صالح كامل للإقتصاد الإسلامى فى هذا الشأن مقصود الشريعة الإسلامية هو تحقيق المصالح التى تقوم على جلب المنافع ودرء المفاسد، وفى ضوء هذا التصور، فإن الإسلام لا يمنع من الإستفادة بالإنترنت فى التجارة طالما يتم التعاقد فى إطار القواعد الشرعية العامة، خاصة المتعلق منها بالمعاملات المالية، وتتمثل هذه القواعد فى التالى:

1 - **تحقيق المنفعة لطرفى المعاملة**، وعلى ذلك فمالا منفعة فيه حساً أو شرعاً لا يجوز أن يكون محلاً للمعاملات، مثل: السلع والخدمات المحرمة شرعاً، ومثالها فى التجارة الإلكترونية وغيرها الخمر والخنزير وكذا المنتجات التى تدخل فيها، ثم الأفلام والصور والكتب التى تحتوى على مواد غير أخلاقية، وللأسف فإن هذه المواد متاحة على الإنترنت ويتم تسليم بعضها إلكترونياً.

2 - **التراضى**: بمعنى توفر القصد والإرادة والإختيار الكامل لطرفى المعاملة على قدم المساواة للقيام بالمعاملة من عدمه ويمكن القول: إنه فى التجارة الإلكترونية يتحقق هذا التراضى حيث لا يوجد لأى طرف من المتعاملين أية سلطة لإجبار الآخر على إجراء المعاملة

3 - **المعلومية الشفافية**: (بمعنى ضرورة توافر المعلومات الصادقة عن محل المعاملة لكلا الطرفين لكى يتخذ قراره بالقيام بالمعاملة) وهو على علم بآثارها ونتائجها، ويمكن القول: إن التجارة الإلكترونية توفر المعلومات الكاملة عن السلعة والثمن، غير أن مسألة الصدق فى هذه المعلومات تتعرض له التجارة الإلكترونية من إحتمال بث معلومات غير صادقة من جانب التجار أو العملاء كما أن عرض السلع إلكترونياً على شاشة الكمبيوتر أقل فى المعلومية من وجودها فى شكل مادى محسوس، ولكن يخفف من ذلك أنه فى حالة إكتشاف أى مخالفة فى مواصفات السلعة مادياً عما تم بثه على الإنترنت يقوم المستخدم ببث ذلك على الإنترنت، فيتعرف عليه الجميع ولا يتعاملون مع من قدم المعلومات المضللة.

4 - **العدالة بين طرفى المعاملة**: ممثلة فى توازن المنفعة والعائد من المعاملة لكل من البائع والمشترى، وهو أمر يتحقق فى التجارة الإلكترونية التى يتخذ كل طرف قراره بحرية تامة وبما يحقق مصلحته بشكل يكافئ بين المنفعة والعائد

فوائد التجارة الإلكترونية

1 - **فوائد التجارة الإلكترونية للشركات والمؤسسات:**

- التجارة الإلكترونية توسع نطاق السوق إلى نطاق دولى وعالمى فمع القليل من التكاليف فإن بوسع أى شركة إيجاد مستهلكين أكثر ومزودين أفضل وشركاء أكثر ملائمة وبصورة سريعة وسهلة. مثلاً فى عام 1997 أعلنت شركة بوينغ عن توفير مالى قدره 20% من الكلفة الأصلية وذلك بعد الإعلان عن الحاجة لمصنع من أجل صنع نظام جزئى للشركة. وقد كان الإعلان على موقع الشركة على الإنترنت. فإستجابت شركة مجرية لهذا الطلب وقد كان عرض الشركة المجرية أرخص وأفضل وأسرع من بقية الشركات

- التجارية الإلكترونية تخفض تكاليف إنشاء ومعالجة وتوزيع وحفظ وإسترجاع المعلومات الورقية. مثلاً، فإيجاد دائرة مشتريات إلكترونية فإن الشركات تستطيع قطع التكاليف الإدارية للشراء بنسبة 85%.

- التجارة الإلكترونية تخفض الفترة الزمنية ما بين دفع الأموال والحصول على المنتجات والخدمات.

وتسبب إعادة هندسة العمليات التجارية. ومن خلال هذا التغيير فإن إنتاجية الباعة والموظفين والإداريين تقفز إلى أكثر من 100%. وتخفض تكاليف الإتصالات السلكية واللاسلكية

- فالإنترنت أرخص بكثير مع التخلص من الأوراق مع زيادة المرونة فى التعامل

2 - **فوائد التجارة الإلكترونية للمستهلكين:**

* التجارة الإلكترونية تعطى الخيار للمستهلك بأن يتسوق أو ينهى معاملاته 24 ساعة فى اليوم وفى أى يوم من السنة ومن أى مكان من على سطح الأرض.

* التجارة الإلكترونية تقدم الكثير من الخيارات للمستهلك بسبب قابلية الوصول إلى منتجات وشركات لم تكن متوفرة بالقرب من المستهلك.

* فى الكثير من الأحيان فإن التجارة الإلكترونية تكون من أرخص الأماكن للتسوق لأن البائع يستطيع أن يتسوق فى الكثير من المواقع على الإنترنت ومقارنة بضائع كل شركة مع أخرى بسهولة. ولذلك فى آخر الأمر سيقدر أن يحصل على أفضل عرض. فى حين أن الأمر أصعب إذا إستلزم الأمر زيارة كل موقع جغرافى مختلف فقط من أجل مقارنة بضائع كل شركة بأخرى.

وفى إستطاعة الزبائن الحصول على المعلومات اللازمة خلال ثوان أو دقائق عن طريق التجارة الإلكترونية. وفى المقابل، قد يستغرق الأمر أيام وأسابيع من أجل الحصول على رد إن قمت بطلب المعلومات من موقع ملموس.

كما أن التجارة الإلكترونية تسمح للإشتراك فى المزادات الإفتراضية.

وأيضاً تسمح للزبائن بتبادل الخبرات والآراء بخصوص المنتجات والخدمات عبر مجتمعات إلكترونية على الإنترنت (المنتديات مثلاً). فالتجارة الإلكترونية تشجع المنافسة مما يعنى خفض الأسعار.

3 - **فوائد التجارة الإلكترونية للمجتمع:**

* التجارة الإلكترونية تسمح للفرد بأن يعمل فى منزلة وتقلل الوقت المتاح للتسوق مما يعنى إزدحام مرورى أقل فى الشوارع وهو الذى يقود إلى خفض نسبة تلوث الهواء.

* التجارة الإلكترونية تسمح لبعض من البضائع أن تباع بأسعار زهيدة، وبذلك يستطيع الأفراد الذين دخلهم المادى ليس بالرفيع، يستطيعون شراء هذه البضائع مما يعنى رفع فى مستوى المعيشة للمجتمع ككل.

* التجارة الإلكترونية تسمح للناس الذين يعيشون فى دول العالم الثالث أن يمتلكوا منتجات وبضائع غير متوفرة فى بلدانهم الأصلية ويستطيعون أيضاً الحصول على شهادات جامعية عبر الإنترنت.

فالتجارة الإلكترونية تيسر توزيع الخدمات العامة مثل الصحة والتعليم والخدمات.

تحديات التجارة الإلكترونية

1 - **التحديات التقنية للتجارة الإلكترونية:**

- هناك نقص فى الإعتمادية والأمان والمعايير والبروتوكولات
- ليس هناك حيز حجمى bandwidth كافى للإتصالات السلكية واللاسلكية.
- أدوات تطوير البرمجيات مازالت تتغير بإستمرار وبسرعة.
- تصعب عملية وصل الإنترنت وبرمجيات التجارة الإلكترونية مع بعض التطبيقات وقواعد البيانات المستخدمة حالياً.
- قد يحتاج المزودين إلى مزودات خاصة للويب ولبنى تحتية أخرى بالإضافة إلى مزودات الشبكات.
- بعض برمجيات التجارة الإلكترونية لا تتناسب برمجياً وتقنياً مع بعض المكونات الصلبة أو مع بعض أنظمة التشغيل.

2 - **التحديات غير التقنية للتجارة الإلكترونية:**

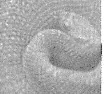
- *الأمن والخصوصية*: هذه الأمور مهمة جداً فى عالم الشركة للمستهلك خصوصاً فى ميدان الأمن والأمان والتى يظن الكثير من الناس بأنها منيعة 100% والكثير من الناس تحجم عن المشاركة فى التجارة الإلكترونية بدواعى الخوف من الكشف عن خصوصياتهم.

- إنعدام الثقة ومقاومة المستخدم: بعض من الزبائن لا تثق بالباعة المجهولين الذى لا يرونهم ولا يثقون بالمعاملات غير الورقية ولا بالنقد الإلكترونى.

3 - **عوامل أخرى:**

- إنعدام لمس المنتجات. فبعض الزبائن يودون لمس المنتجات قبل شرائها .
- الكثير من الأمور القانونية لم يتم حسمها بعد فى التجارة الإلكترونية خصوصاً بالأمور التى تتعلق بالقرصنة.
- التجارة الإلكترونية مازالت فى طورها الأول والذى يتميز بالتغيير السريع. الكثير من الناس تود أن ترى شيئاً ثابتاً قبل الإستثمار فيه.
- لا يوجد عدد كاف من الباعة والمشترين فى الكثير من التطبيقات لجعل هذا الأمر مربحاً.
- الدخول على الإنترنت مازال باهظ الثمن لكثير من الناس وسرعة الإتصال مازالت بطيئة فى الكثير من دول العالم.

رغم كل هذه التحديات إلا أن ذلك لا يقلل من شأن ومن أهمية التجارة الإلكترونية فكل مستثمر ناجح يتمنى أن يودع المعاملات التجارية الروتينية وبالتالى ذلك لن يتحقق إلا بإستخدام التجارة الإلكترونية لإنها مع مرور الوقت سوف تصبح من أهم سمات هذا العصر.



أقوال مأثورة

* إذا لم تفشل فلن تعمل بجد «أرسطو»
* من يعيش فى خوف لن يكون حراً أبداً «الشاعر الرومانى هوراس»
* لعله من عجائب الحياة إنك إذا رفضت كل ما هو دون مستوى القمة فرنك دائماً تصل إليها «الكاتب البريطانى سومرست موم»

مواقف وطرائف

عضت حية سامة شخصاً من أهالى جنوب البرازيل فما كان منه إلا أن رد لها العضة بعضة أشد منها فماتت الحية ونجا هو من سمها

حكمة العدد

عزيزى القارئ: أعرف الكلمة التى ينطق بها لسانك حتى لا تضر الناس ... وأنت أولهم.

همسات

* من أعجب برأية ضل .. ومن أستغنى بعقله ذل.
* أحسن وقت لإعطاء النصيحة عندما تطلب منك.
* لا يوجد إنسان كامل .. إلى أن تقع فى حبه.

أحدث دراسة علمية:
التأمل لخفض ضغط الدم

أثبتت دراسة علمية أن الإستغراق فى التأمل مع الإسترخاء يومياً عشر دقائق من شأنه أن يحسن حالتك المزاجية ويزيد من مناعتك ومقاومتك للأمراض كما يؤدى إلى تخفيض ضغط الدم والضغط العصبى والنفسى.. والدراسة تؤكد أن القاعدة الأساسية للتأمل أن تجعله روتينياً فى حياتك بمعنى أن تخصص له وقتاً محدداً كل يوم ومن الأفضل أن يكون فور الإستيقاظ من النوم وذلك بالجلوس على كرسى صلب وعمودك الفقرى مشدود حتى لا يغلبك النوم وأبدأ بإغماض عينيك ثم ركز إنتباهك على صوت تنفسك مع النفس العميق بإدخال الهواء إلى الرئتين.

خير الأموال !!

خير الأموال ما أخذته من حلال وصرفته فى النوال أما شر الأموال ما أخذته من حرام وصرفته فى الآثام.

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

لك يا سيدتى
لا لمجفف الشعر بعد اليوم

– خذى تفاحة وقشريها واسلقيها فى قليل من الماء إلى أن تنضج ثم أهرسيها واحفظيها فى علبة وضعيها فى الثلاجة.
– جففى قشور الموز فى الشمس ثم إطحنيها إلى أن تصبح مثل البودرة واحفظيها.
– وحين الاستعمال اخلطى التفاح مع قشور الموز المطحونة.
– قسمى شعرك وضعى عليه الخلطة لمدة ساعة ثم قومى بغسل شعرك جيداً ستشعرى بالفرق بعد ذلك .

اثنى عشر ماسك لتبيض البشرة

الماسك الأول

معلقة دقيق أبيض ومعلقة زيت زيتون ومعلقة لبن ونص ليمونة
– يتم فرد الخليط على الوجه والرقبة لمدة 20 دقيقة ثم يتم غسل الوجه بماء دافئ ثم بارد.

الماسك الثانى

ملعقتين لبن بودرة أى نوع وملعقتين لبن سائل نخلطهم جيداً.
– ثم فرد الخليط على الوجه لمدة نصف ساعة ويتم غسيل الوجه بالماء الدافئ ثم ماء بارد .

الماسك الثالث

نصف علبة زبادى دايت وقرص اسبرين يذاب جيداً بالزبادى بعد طحنه ونضعه على الوجه لمدة نصف ساعة .

الماسك الرابع

2 ملعقة بودرة جونسون للأطفال ومعلقة ماء ورد ومعلقة لبن.
يتم فرد الماسك على الوجه ويتبع نفس الطريق السابقة.

الماسك الخامس

1 بطاطس مسلوقة بقشرها ونصف كوب لبن ويتم خلطهم جيداً بالخلاط وهذا الخليط يتم وضعه لمنطقة تحت العينين لإزالة الهالات السوداء ويزال بنفس الطريقة.

الماسك السادس

نصف خيارة مبشورة تأخذ العصير الناتج عنها مع نصف عصير ليمونة و 2 ملعقة دقيق أبيض .

الماسك السابع

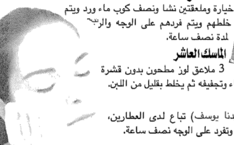
معلقة نشا ومعلقة زبادى دايت ونصف عصير ليمونة ونصف معلقة زيت زيتون ويفرد على الوجه لمدة 20 دقيقة .

الماسك الثامن

ملعقة دقيق وملعقة نشا وملعقة ماء ورد وزيت زيتون ومعلقة لبن ونصف ليمونة ويوضع نصف ساعة ويشطف .

الماسك التاسع

خيارة وملعقتين نشا ونصف كوب ماء ورد ويتم خلطهم ويتم فردهم على الوجه والرقبة لمدة نصف ساعة.



الماسك العاشر

3 ملاعق لوز مطحون بدون قشرة وبعد نقعه بالماء وتجفيفه ثم يخلط بقليل من اللبن.

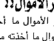
الماسك الحادى عشر

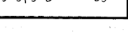
ملعقة بودرة (حُسن سيدنا يوسف) تباع لدى العطارين، ويخلط عليها ملعقة بودرة وتفرد على الوجه نصف ساعة.

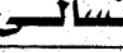
الماسك الثانى عشر

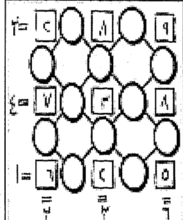
يتم بشر 3 خيارات وعصرهم وتصفية العصير ونضعه فى زجاجة ويدهن الوجه بقطنة وقليل من هذا العصير يومياً ليلاً ويشطف نهاراً

تسالى:









"جمع وطرح"

* ضع العلامتين (+،–) فى الدوائر الفارغة حتى تكتمل العمليات الحسابية.

●● الحل فى العدد القادم ●●

المرأة أطول عمراً والرجال أكثر ذكاء

أكدت الإحصائية الصادرة عن الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء إرتفاع معدل عمر النساء المصريات ليبلغ 72 سنة بينما وصل معدل عمر الذكور إلى 68 سنة فقط وهو ما يعكس مدى مدى إهتمام الدولة بالمرأة المصرية ... كما كشفت أبحاث قام بها العالم الكندى چون فيليب أن الرجال أكثر ذكاء من النساء والأبحاث التى أجراها الدكتور چون شملت على أكثر من 100 ألف شاب وشابة تتراوح أعمارهم ما بين 16 و18 سنة





HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
Katsuragi	093 E	29-Oct	31-Oct	2-Nov	**6-Nov**	18-Nov	22-Nov	24-Nov	26-Nov	28-Nov	3-Dec
N. Divinity	012 E	5-Nov	7-Nov	9-Nov	**13-Nov**	25-Nov	29-Nov	1-Dec	3-Dec	5-Dec	10-Dec
B. Pelangi Dua	056 E	19-Nov	21-Nov	23-Nov	**27-Nov**	9-Dec	13-Dec	15-Dec	17-Dec	19-Dec	24-Dec
S. Bianca	039 E	26-Nov	28-Nov	30-Nov	**4-Dec**	16-Dec	20-Dec	22-Dec	24-Dec	26-Dec	31-Dec
B. Raya Dua	054 E	3-Dec	5-Dec	7-Dec	**11-Dec**	23-Dec	27-Dec	29-Dec	31-Dec	2-Jan	7-Jan
S. Azul	038 E	10-Dec	12-Dec	14-Dec	**18-Dec**	30-Dec	3-Jan	5-Jan	7-Jan	9-Jan	14-Jan
B. Pelangi	057 E	17-Dec	19-Dec	21-Dec	**25-Dec**	6-Jan	10-Jan	12-Jan	14-Jan	16-Jan	21-Jan
Katsuragi	094 E	24-Dec	26-Dec	28-Dec	**1-Jan**	13-Jan	17-Jan	19-Jan	21-Jan	23-Jan	28-Jan
B. Raya Satu	057 E	31-Dec	2-Jan	4-Jan	**8-Jan**	20-Jan	24-Jan	26-Jan	28-Jan	30-Jan	4-Feb
B. Pelangi Dua	057 E	7-Jan	9-Jan	11-Jan	**15-Jan**	27-Jan	31-Jan	2-Feb	4-Feb	6-Feb	11-Feb

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Katsuragi	093 W	6-Oct	8-Oct	10-Oct	11-Oct	14-Oct	15-Oct	**25-Oct**	29-Oct	31-Oct	2-Nov
N. Divinity	012 W	13-Oct	15-Oct	17-Oct	18-Oct	21-Oct	22-Oct	**1-Nov**	5-Nov	7-Nov	9-Nov
B. Pelangi Dua	056 W	27-Oct	29-Oct	31-Oct	1-Nov	4-Nov	5-Nov	**15-Nov**	19-Nov	21-Nov	23-Nov
S. Bianca	039 W	3-Nov	5-Nov	7-Nov	8-Nov	11-Nov	12-Nov	**22-Nov**	26-Nov	28-Nov	30-Nov
B. Raya Dua	054 W	10-Nov	12-Nov	14-Nov	15-Nov	18-Nov	19-Nov	**29-Nov**	3-Dec	5-Dec	7-Dec
S. Azul	038 W	17-Nov	19-Nov	21-Nov	22-Nov	25-Nov	26-Nov	**6-Dec**	10-Dec	12-Dec	14-Dec
B. Pelangi	057 W	24-Nov	26-Nov	28-Nov	29-Nov	2-Dec	3-Dec	**13-Dec**	17-Dec	19-Dec	21-Dec
Katsuragi	094 W	1-Dec	3-Dec	5-Dec	6-Dec	9-Dec	10-Dec	**20-Dec**	24-Dec	26-Dec	28-Dec
B. Raya Satu	057 W	8-Dec	10-Dec	12-Dec	13-Dec	16-Dec	17-Dec	**27-Dec**	31-Dec	2-Jan	4-Jan
B. Pelangi Dua	057 W	15-Dec	17-Dec	19-Dec	20-Dec	23-Dec	24-Dec	**3-Jan**	7-Jan	9-Jan	11-Jan

Feeder Connections

* **VIA SINGAPORE**
Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

* **VIA HONG KONG**
Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai

* **VIA SHANGHAI**
Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com

Cairo
Suez
Hurghada
Safaga
Hamrawein
Abu Ghousoun
● MITCHELL JR. Co. Offices

MITCHELL JR. SERVICES

* **Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**

* **Disptach Cargo (Loading / Discharging)**
* **Ready to replenish bunker - luboil**

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance

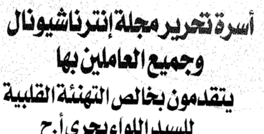


Mitchell JR. Co.
Egypt

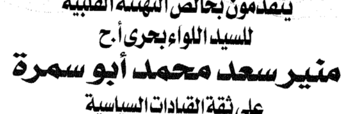
PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549







أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بخالص التهنئة القلبية
للسيد اللواء بحرى أ.ح



منير سعد محمد أبو سمرة

على ثقة القيادات السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك









حفل تكريم الربان عبد العزيز الشرقاوى

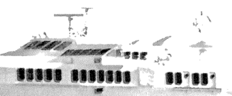


أقام السيد اللواء بحرى أ.ح منير سعد محمد أبو سمرة رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بفندق المحروسة حفل تكريم للسيد الربان عبد العزيز الشرقاوى الرئيس السابق للشركة وفى كلمة سيادته بهذه المناسبة أشاد بإنجازات من سبقوه ووصفهم بأساتذته وفى تقليد جديد قام بتكريم السيد المحاسب/ عمرو رشدى الرئيس الأسبق للشركة ورئيس الشركة المصرية للملاحة البحرية وبعض المتميزين من أسرة الشركة وقدمت لهم جميعاً هدايا تذكارية قيمة











الشركة المتحدة للخطوط البحرية

المتحدة جروب

المتحدة جروب هى مجموعة شركات كبرى بالمملكة العربية السعودية تم إنشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودى ،ويقوم على إدارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية، وتمتلك مجموعة من المشروعات الكبرى بالمملكة منها:

- فندق مريديان – مكة
- مريديان البرج – مكة
- أسواق بشرى النسائية- الرياض
- ريدسون السعودية الأجنحة الملكية – جدة
- العروبة بلازا – الرياض
- خدمات مطار جدة
- النقل البحرى للركاب وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1 ،والعبارة السريعة ردسى جيت التى تعمل بين مينائى الغردقة وشرم الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحى للعبارة "الغردقة – ضبا – الغردقة" لنقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37 % عقدة بحرية مدة الإبحار 3 ساعات . حمولة العبارة 640 راكب ، وجراج يسع 175 سيارة ، مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%

- طاقم بحرى وهندسى على أعلى مستوى من الكفاءة
- أحدث الأجهزة الملاحية
- مطابقة لجميع إشتراطات ووسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوى على:

- أسواق حرة بها منتجات عالمية
- مركز اتصالات وخدمة رجال العمال
- شبكة تليفزيون وفيديو

الإدارة فى جمهورية مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش. م. م وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997.

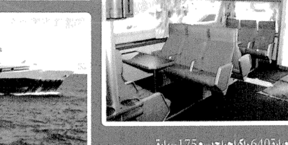
شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1

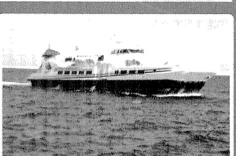
شركة سعودية متخصصة فى النقل الدولى ونقل الحجاج بالمملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة ولديها فروع فى جدة وينبع وضبا ووكلاء بجميع المدن والمحافظات السعودية وتمتلك 400 أتوبيس موديل 2006 مكيف - حمام - فيديو - DVD

شركة ميناتورز مصر

شركة مساهمة مصرية ترخيص سياحى 49 رأس مال مدفوع 8 مليون جنيه – 12 فرع إياتا – 28 فرع بجميع المحافظات بجمهورية مصر العربية – وكيل جميع شركات الطيران العالمية – تقدم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 – فى مصر .



سعة العبارة 640 راكبا جراج يسع 175 سيارة



العبارة مزودة بجهاز منع الشعور بالاهتزازات البحرية

الشركة المتحدة للخطوط البحرية
سموحة - طريق 15 مايو - 2 عمارات الصيادلة الاسكندرية
تليفون: 002034294611 فاكس: 002034256549
المملكة العربية السعودية - الرياض ص. ب : 50379 تليفون: 009664196000



شركة ميناتورز- مصر
تليفون: 002025323909 فاكس: 002023639207
شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية
مكة تليفون: 0096625414040 فاكس: 0096625413040
ضبا تليفون: 0096644331212 تليفون: 0096644331313 فاكس: 0096644331515